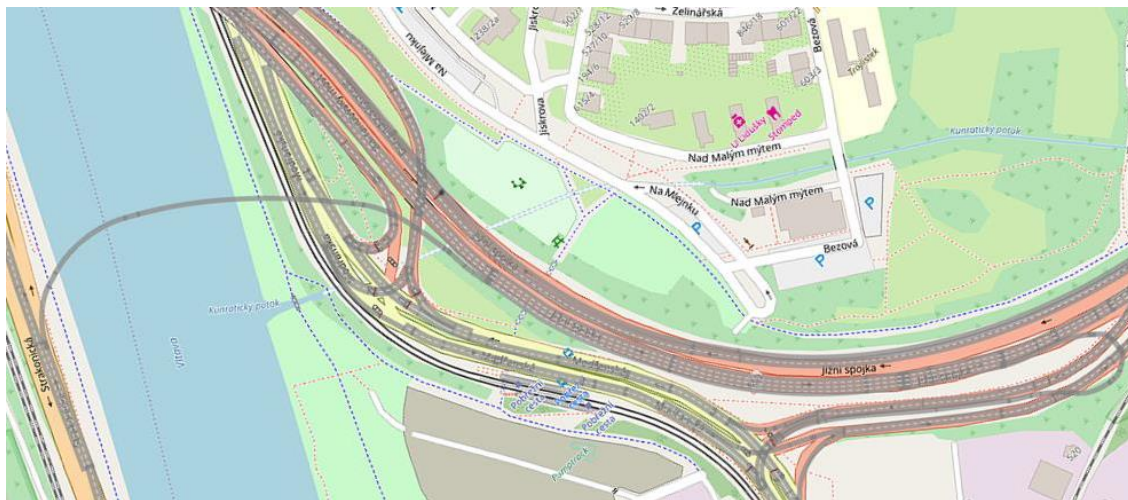


Optimalizace uzlu Barrandovský most

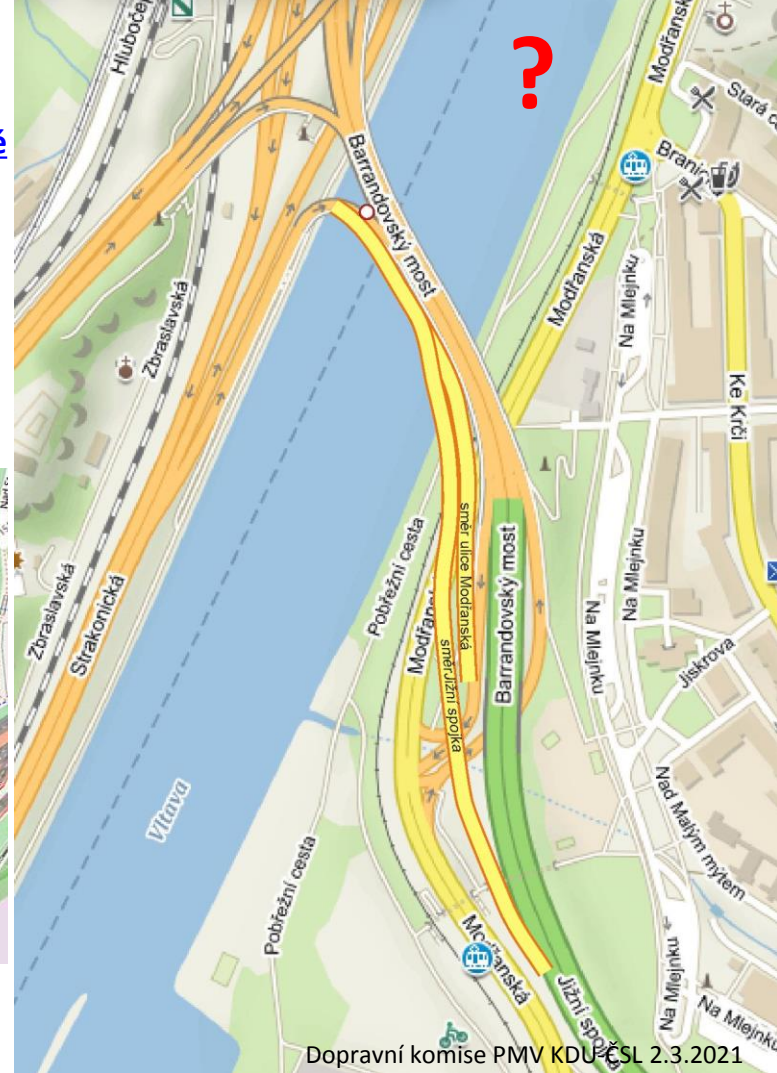
citace z dopravní koncepce Prahy a okolí : „[V současné konfiguraci není možné napojit jakoukoliv další komunikaci do uzlu](#)“. Problém Radlické radiály.

Pozor! Nejde o rekonstrukci Barrandovského mostu, ale o jeho doplnění, zejména o novou rampu ze Strakonické na Jižní spojku.

Funkční schéma je na obrázku vlevo. Ale jak to technicky provést? Nový most musí být těsně u BM, už jen kvůli hluku není možné postavit nový frekventovaný most dál jižněji.



Zdroj obrázku vlevo: Dopravně inženýrská studie Barrandovský most – Dobříšská, studie ČVUT, Listopad 2018, str. 58



Dopravní komise PMV KDU-ČSL 2.3.2021

Doba jízdy z D5 k Vltavě

Nová rampa ze Strakonické na Jižní spojku zásadně zlepší spojení Pražského a Městského okruhu

Nyní je z Barrandova do centra funkční připojení jen jednoho pruhu → časté zácpy. Po optimalizaci uzlu Barrandovského mostu bude Barrandovská radiála (spojka) v celé délce do centra dvouproudá.

Barrandovská spojka nikdy nebyla plánována jako radiála rychlostního typu, jsou a zůstanou na ní semaforey řízené křižovatkou, její atraktivita však bude srovnatelná s RR, protože zde bude malé riziko kongescí. A to již před stavbou RR.

současné napojení Barrandovské spojky na most je ve výsledku jednopruhové
www.mapy.cz

