

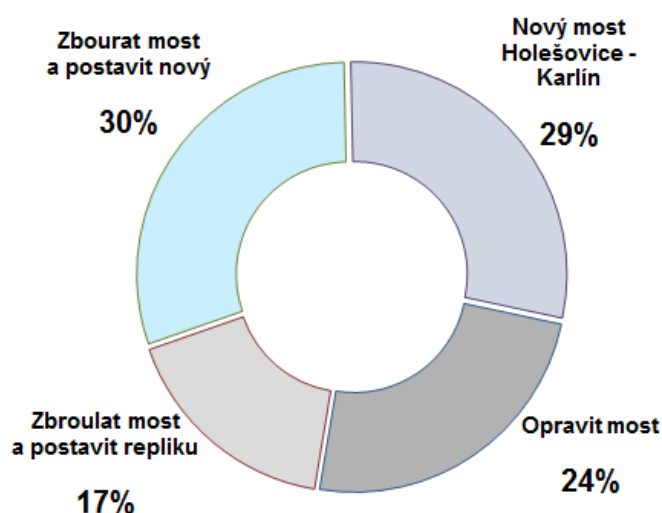
## SAR: Rohanský most je pro Prahu zásadní

Praha, 17. 10. 2018 – Odborníci ze Sdružení pro architekturu a rozvoj (SAR) se domnívají, že by politici při plánování budoucnosti Libeňského mostu neměli zapomínat na úplně nový trvalý most mezi Holešovicemi a Karlínem, o jehož potřebě se mluví už desítky let. Tzv. Rohanský most by zároveň umožnil i opravu Hlávkova mostu, který na tom bude brzy podobně jako ten Libeňský. Je tedy jen dobře, že nově vznikající pražská koalice uvádí výstavbu tohoto mostu spolu s Dvoreckým mezi svými dopravními prioritami.

Libeňský most byl silným předvolením tématem. Názor na to, zda jej zbourat a postavit nový či rekonstruovat ten stávající, dělil nejen politické strany a veřejnost, ale i odborníky. Téma znovu ožilo hned po komunálních volbách. Z vyjednávání o koalici stran Pirátů, Prahy sobě a Společně pro Prahu (TOP 09 a STAN) jsme se zatím z oblasti dopravy dozvěděli především to, že se politici shodli na rekonstrukci tohoto kubistického skvostu. V ten samý čas představil dosluhující radní pro dopravu Petr Dolínek (ČSSD) varianty, jak zabránit dopravnímu kolapsu v době, kdy se bude v Holešovicích na Libeňském mostě pracovat. Vedle něho by měl vzniknout jeden nebo dva provizorní mosty, a to buď jen pro automobily nebo i pro tramvaje. Příprava by trvala dva roky a provizorní řešení by mělo podle studie TSK stát kolem 350 milionů korun.

Architekt Josef Pleskot, který je zároveň členem Sdružení pro architekturu a rozvoj, nesouhlasí s nápadem překlenout u Libeňského mostu řeku nejprve provizorně, aby bourání nebo oprava toho historického nezpůsobila dopravní Armagedon. „Stavět provizorní most vedle toho starého Libeňského, ten rekonstruovat nebo bourat, postavit nový, pak bourat ten dočasný, jak někteří politici navrhuji, bude stát docela slušné peníze. Za to se dá téměř udělat nový most mezi Libeňským a Hlávkovým, tedy Rohanský. Pokud bychom měli nový most, který už plánovali naši dědové, mohl by dočasně zastupovat Libeňský i Hlávkův most,“ navrhl architekt Josef Pleskot.

### Co by Praha měla dělat s Libeňským mostem?



Zdroj: Průzkum pro Sdružení pro architekturu a rozvoj, agentura IPSOS, 1 000 respondentů, Praha

## **Spojnice Holešovice – Karlín**

O potřebě nového mostu v Holešovicích v minulosti nikdo nepochyboval, často se ale měnila jeho pozice. Navržena jich byla řada, z různých ulic. Většinou vítězilo propojení ulic Thámova a Komunardů, z mnoha důvodů to ale není reálně možné. V Praze je obecně obtížné stavět mosty, protože musejí být dimenzovány na povodeň z roku 2002, plus jeden metr – obvyklý požadavek na ložiska bývá 50 centimetrů nad stoletou vodu, v Praze je to mnohem výše – což znamená buď obrovské zásahy do nábřeží, nebo se mosty musejí protahovat dál do ulic.

To je specifikum, kvůli kterému většinou nebudou nové pražské mosty přímé a rovné. Rohanský most by byl téměř rovnoběžný s řekou a měl by v budoucnu vést z osy ulice Urxova a stočit se do Jateční. Tak je zakreslen v Metropolitním plánu. Jeho tvůrce Roman Koucký považuje nový Rohanský most pro Prahu za zásadní. Měl by to být podle něho městský, vyhlídkový most, ze kterého budou krásné výhledy na Pražský hrad a na Hradčany, zároveň bude nepostradatelnou spojnici v době, kdy se konečně podaří nastartovat rozvoj zakonzervovaných Bubnů.

*„Poloha nového Rohanského mostu je rozhodnuta, teď je třeba usilovně pracovat na studii, jak jej co nejdříve zrealizovat,“* říká projektant a člen SAR Pavel Štěpán. Ověřovací studii k mostu by měl podle rozhodnutí končící rady města zpracovat odbor strategických investic. Jednou z možností, kterou odborníci diskutují, je, že by město mohlo k novému mostu vzhledem ke kritickému stavu toho Libeňského a Hlávčova přistoupit jako ke krizové strategické stavbě. *„Most z Holešovic do Karlína měl již dávno stát! Jeho trasa byla naplánována již minimálně před jedním stoletím. Skutečnost, že stále nestojí nás může hodně stát, padne-li most Libeňský a Hlávčův. To víme, že hrozí. Na co tedy ještě čekat. Jen je opravdu velmi zapotřebí rozmyslet, co má na obou předmostích umět. A aby je nezkazil, ale zvelebil,“* soudí Josef Pleskot.

## **Most, ne dálnice!**

Nový Rohanský most by měl na rozdíl od Dvoreckého spojujícího Prahu 4 a 5, jehož vítězný návrh město představilo před dvěma týdny, sloužit pro automobily i pro tramvaje. Přesto by neměl být příliš široký. *„Od šířky mostu se odvíjí jeho cena. Pokud má integrovat všechny typy dopravy – chodce, kola, auta a tramvaje, je otázkou, zda by někdo neměl ustoupit ze svých standardních požadavků. Pokud je výsledkem most široký 30 metrů, je třeba se zamyslet, zda není zbytečně předimenzovaný,“* upozorňuje Pavel Štěpán v reakci na minulost, kdy se pražské mosty projektovaly spíše jako dálniční než městské.

*„Myslím, že Praze sluší typicky pražské mosty jako Čechův, Mánesův, Legií nebo Palackého či Jiráskův, které mají obyčejně dva jízdní pruhy, některé tramvaj uprostřed, a chodníky na krajích. Širších mostů netřeba. Lepší více normálních než méně těch zbytečně širokých. Zásadní jsou totiž předpolí mostů a jejich návaznost do urbanistické struktury. Normální most se dá lépe integrovat než most dálničního typu,“* říká urbanista, architekt a člen SAR Pavel Hnilička. Rohanský most by měl mít 23 metrů do šířky, Pavel Hnilička soudí, že by to mohlo být ještě méně. Palackého most nebo most Legií jsou široké 16 metrů.