



Spoluautor lávky přes Berounku Vladimír Janata:

Most má sto tun, ale je lehčí než původní

STR. 3



Před 160 lety přijel do Radotína poprvé vlak:

Jaké změny přinesl a kolikrát denně jezdil?

STR. 4



Program velkých akcí:

Na co se mohou těšit návštěvníci posvícení, Burčákobraní a oslav biotopu?

STR. 5



NOVINY PRAHY 16

Měsíčník správního obvodu pro území Radotína, Zbraslavi, Velké Chuchle, Lipenců, Lochkova

Ročník 20

Číslo 7/2022

www.praha16.eu

ZDARMA

SLOVO STAROSTY

Vážení spoluobčané,

s určitou nadsázkou je možné napsat, že letošní rok je u nás v Radotíně mimo jiné ve znamení lávky. Nové přemostění Berounky bude za několik týdnů hotové a já už se těším nejen na spojení obou břehů, ale také na estetický dojem z této zajímavé stavby. Mám pocit, že vzniká opravdu pěkný nový symbol Radotína.

Za práci na nové lávce děkuji architektu Pleskotovi, projektantovi Janatovi i stavební firmě, která lávku staví. Usazování ocelové konstrukce na podpěry a pilíř bylo opravdovým mistrovstvím a ukázkou velké zkušenosti, což mohla ohodnotit spousta diváků, kteří se na složité technický přesun a usazení konstrukce přišli 1. června podívat.

Symbolické zároveň je, že jakmile stavba jednoho mostu skončí, začne realizace dalšího. Hlavní město nám v květnu schválilo prostředky na lávku spojující místo u železničního přejezdu v centru Radotína s podchodem za restaurací Rozmarýn. O druhou část investice se postará Správa železnic ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Těší mě, že touto druhou letošní lávkou splníme další strategický cíl a slib a přispějeme k větší bezpečnosti chodců a především dětí, které ji budou využívat při cestě do školy, aniž by musely přecházet frekventovanou páteří komunikaci.

Úplnou novinkou, ze které mám rovněž velkou radost, je, že se podařilo také, vedle dokumentační přípravy, dotáhnout do konce i investiční část přestavby atletického zámečku na radotínském stadionu. K prostředkům z hlavního města byly odsouhlaseny i finance z Národní sportovní agentury, a atleti se tak mohou těšit na moderní zámeček pro své disciplíny. Věřím, že moderní prostředí, které budou využívat i zdejší školy, přiláká k atletice mnohých nových zájemců hlavně z řad školních dětí.

Přeji vám pevné zdraví a klidné dny!

Váš
Karel Hanzlík, starosta
Městské části Praha 16 (Radotín)

Práce na lávce finišují

Ladně prohnutá ocelová konstrukce spojená lany s vysokým pilířem vytvoří jeden z nových symbolů Radotína. Lávku přes Berounku začnou v létě využívat chodci i cyklisté.



Podpěra pod mostem nakonec zmizí stejně jako umělý ostrůvek.

V severočeských Teplicích vyrobená ocelová konstrukce zamířila 1. června na své cílové místo. Na podpěry a pilíř usadil tento téměř stotunový most velký jeřáb pracující ze zbraslavského břehu. Dopolední show si nenechali ujít obyvatelé Radotína, kteří obsadili Místo u řeky od schodů pod starou budovou základní školy až skoro k bistru U Ondřeje.

„Pro mnohé přítomné představovalo usazování nové lávky velký zážitek. Podobnou vzpomínkou se mohou

pochlubit někteří naši spoluobčané, kteří zažili v lednu roku 1966 odstřel komína staré cementárny v centru Radotína. Barvitě na tuto událost vzpomínají do dnešních dní,“ říká starosta radotínských městské části Karel Hanzlík. Ten spolu se svými kolegy na radnici převzal předloni na podzim od hlavního města práce na přípravě nové lávky. Její předchůdkyně měla narušenou konstrukci a vyžadovala pravidelně vysoké investice.

Za zhruba 18 měsíců příprav a samotné stavby začnou patrně v první půlce srpna novou lávku využívat chodci i cyklisté. Její otevření bylo v plánu už na červenec, ale nakonec se kvůli změněnému materiálu zábradlí posouvá dokončení na začátek srpna.

Díky mostovce široké čtyři metry nabídne lávka dost místa i pro ty, kteří ji využijí k vyhlídce na radotínskou přírodu. Autorem podoby přemostění je duo architektů Josef Pleskot – pro-

jektant Vladimír Janata (rozhovor s V. Janatou naleznete na str. 3). Oba se shodují, že stavbě prospěl požadavek Povodí Vltavy na posunutí konstrukce ještě výše nad hladinu Berounky. Ačkoliv se jednalo o několik desítek centimetrů, nový most je více prohnutý a podle autorů působí ladněji.

Lávka je díky použité oceli mnohem lehčí a jednodušší než stará betonová. Byla také levnější – přišla na 50 milionů korun (vč. DPH), betonový most by stál dvojnásobek. Peníze zajistilo hlavní město, rychlá stavba lávky proběhla v režii radotínských radnice. Ta projekt nového přemostění Berounky převzala na podzim roku 2020, do té doby byl proces její realizace zablokovaný na Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Důvodem bylo odvolání jednoho z účastníků proti výsledku zadávacího řízení připraveného hlavním městem Prahou. „Pro přípravu a stavbu lávky jsme využili staronovou metodiku Design and Build. Slučuje úkoly projektanta a stavební firmy do jednoho subjektu, díky čemuž proběhne realizace zakázky rychleji a úsporněji,“ vysvětluje Miroslav Knotek, radotínský místostarosta.

Především povodněmi v letech 2002 a 2013 narušená betonová lávka stála v Radotíně od roku 1994. Předtím měli obyvatelé Radotína a okolí k dispozici od 70. let minulého století vždy v létě pontonový most. Ještě dříve bylo možné překonat řeku jen přívosem. ■

Petr Buček

Pokračování na str. 3

Inzerce

ŠKODA Plus prověřené ojeté vozy nejen prodává, ale i vykupuje. Prodejte svůj ojetý vůz jednoduše na protiúčt, nebo v hotovosti. ŠKODA Plus mění minusy ojetých vozů na plusy.

Váš autorizovaný partner programu ŠKODA Plus:

FEMAT Radotín s.r.o.
Výpadová 2313, 153 00 Praha
Tel.: 242 606 324
www.femat.cz

FEMAT
AUTOCENTRUM

VYKUPÍME
VÁŠ OJETÝ VŮZ
ŠKODA Plus



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

Nejdříve změny na nástupištích, pak spolehlivější vlakový provoz



Foto: Petr Bucek

Modernizaci železnice si v Radotíně na začátku června přijel prohlédnout ministr dopravy Martin Kupka (uprostřed mezi starostou Hanzlíkem a místostarostou Knotkem).

Přace na železnici si v červenci vyžadují několik změn na nástupištích. A díky novému kolejišti už by vlaky měly jezdit spolehlivěji než doposud, kdy měly mezi Chuchlí a Smíchovem k dispozici pouze jednu kolej.

Od 1. července se na dva týdny vlaky vrátí na koleje před historickou nádražní budovou a nové nástupiště zůstane více než dva týdny mimo provoz. Tato situace skončí 17. července. Od tohoto dne už se vrátí do provozu nové nástupiště a stavbaři zahájí výstavbu dalších dvou nových nástupišť blíže výpravní budově.

Zároveň v tento den přestane fungovat dočasně vybudované nástupiště na straně k sokolovně, které bude k dispozici jen při plánovaných srpnových výlukách. Od 17. července využijí nové nástupiště cestující v obou směrech – do centra Prahy i do Černošic.

Uzavírka Vrážské ulice pro automobilový provoz skončí 31. srpna. Stavbaři v okolí tunýlku do Prvomájové upravují protipovodňové opatření. Chodci mohou tamní podchod pod tratí nadále používat až do 8. srpna. Poté nebude až do 20. prosince k dis-

pozici, proběhne stavba druhé poloviny podjezdu s podchodem.

Několik omezení čeká na řidiče a chodce v červenci také ve Vrážské ulici nedaleko přejezdu. Proběhne tam přeložka rozvodů vysokého napětí. K omezením dojde také před nádražní budovou kvůli práci na kanalizaci.

Na druhou polovinu července slibuje Správa železnic zlepšení spolehlivosti vlakových spojů. Ty už budou mít k dispozici dvou- a čtyřkolejnou trať od Smíchova až k Radotíně. ■

(red)

Radnice nesouhlasí s Metropolitním plánem

Radotínské zastupitelstvo spatřuje na Metropolitním plánu, který navrhlo vedení Prahy, řadu nedostatků. Na svém červnovém zasedání schválilo deset zásadních připomínek k tomuto plánu, který má na příští desítky let nastavit mantinely pro rozvoj jednotlivých částí města.

„Metropolitní plán je nesrozumitelný, nekoncepční a nepřehledný,“ uvádí se v usnesení radotínského zastupitelstva. „Městská část konstatuje, že Metropolitní plán rezignuje na stanovení žádoucího způsobu využití území a jeho intenzit, které jsou vstupem pro stanovení koncepce veřejné vybavenosti a veřejné i individuální dopravy. Neumožňuje

odhadnout počty nových obyvatel a ani se nepokouší formulovat požadavky na kapacitu veřejné občanské vybavenosti – nová školská a zdravotnická zařízení. Nový plán zvyšuje kapacitu městského prostředí hl. m. Prahy a nestanovuje zvýšení technické infrastruktury,“ uvádí přijaté usnesení.

Připomínky zastupitelů se zaměřily na devět míst v Radotíně, u kterých představený Metropolitní plán navrhuje provést změny, s nimiž nesouhlasí. Týkají se například výškového uspořádání budov, změn využitelnosti pozemků nebo nedostatečné ochrany území v souvislosti se změnou klimatu. ■

(red)

Na podzim se konají komunální volby

Vzáří budou občané vybírat své zástupce do Zastupitelstva hlavního města Prahy a také do zastupitelstev městských částí. Volby se konají v pátek 23. září od 14 do 22 hodin a v sobotu 24. září od 8 do 14. Do Zastupitelstva městské části Praha 16 (Radotín) vyberou voliči 15 členů. Při volbách do zastupitelstev obcí nelze hlasovat na voličský průkaz.

Kdo může volit? Voličem je státní občan ČR, který alespoň druhý den voleb dosáhl věku 18 let. Překážkami ve výkonu volebního práva jsou zákonem stanovená omezení osobní svobody z důvodu ochrany zdraví lidí

nebo zbavení způsobilosti k právním úkonům. Voliči jsou zapsáni do stálého seznamu voličů.

Právo volit v komunálních volbách má i občan jiného státu, který je v den voleb hlášen v příslušné městské části k trvalému pobytu a jemuž právo volit přiznává mezinárodní úmluva. Občan jiného státu však musí podat žádost k zapsání do dodatku stálého seznamu voličů. Pokud volič – občan jiného státu – o zápis do dodatku nepožádá, hlasovat ve volbách do zastupitelstev obcí nemůže.

Podrobnější informace přineseme v dalších vydáních Novin Praha 16. ■

(red)

Křižovatka pod Korunou dostane nový asfalt

Křižovatka pod Korunou prošla zásadní úpravou, dostala více pruhů, samostatný průjezd mají k dispozici řidiči příježdějící od Černošic a přibýlo také nové napojení přes Radotínský potok. Zbývá pokrýt vozovky novým asfaltem. To s sebou přinese uzavírky a objízdné trasy.

Oproti původnímu plánu nezačne asfaltování 1. července, ale až 11. července. První fáze potrvá do 15. července. Práce cestářů budou

během uvedených dnů probíhat na více než třicetimetrovém úseku mezi odbočkou ke sportovní hale a samotnou křižovatkou. Dopravu tam budou řídit poučení pracovníci stavby, k dispozici bude jeden jízdní pruh.

Druhá fáze pokládání nového povrchu proběhne od 16. do 20. července. V těchto dnech dojde k úplné uzavírci tohoto úseku mezi odbočkou ke sportovní hale a světelnou křižovatkou pod Korunou. Auta ze směru od Černošic

a Třebotova Radotínem neprojedou, budou muset využít objízdné trasy. Pro řidiče z Viniček nebo Sídliště bude dočasně k dispozici průjezd přes Rymaň. Autobusová linka 244 pojedí v těchto pěti dnech přes ulice Václava Balého, Loučanskou až do ulice Ke Zděři, odkud se lidé dostanou podchodem na Sídliště.

Termín dalších fází prací nebyl v době uzavírky těchto novin známý. ■

(blue)

Parkování u minigolfu je zdarma

Od 1. července se mění pravidla pro parkování na parkovišti P+R u nádraží vedle minigolfu. Nově bude zdarma a bez dozoru, parkovací doba je omezená na maximálně

12 hodin. O změně rozhodla rada hlavního města. Na místě tohoto parkoviště se chystá projekt parkovacího domu P+R. Stavět by se měl v příštích letech. ■

(blue)



Práce na novém povrchu budou probíhat postupně, začnou 11. července.

Foto: Petr Bucek



Foto: Petr Bucek

Parkoviště není od července hlídáno.

Pokračování ze str. 1

Položení lávky bylo naprosto přesné, říká projektant



Vladimír Janata přešel jako první po nové lávce z jednoho břehu na druhý.

Vladimír Janata je spolu s architektem Josefem Pleskotem autorem radotínského lávky a také prvním člověkem, který po ní přešel z jedné strany na druhou jen chvíli poté, co ji na opěry a pilíř položil obrovský jeřáb. Radotínská lávka je podle něj díky jedinému asymetrickému pylonu výjimečná. Vladimír Janata projektoval například ocelové konstrukce zastřešení pražské O2 areny a hokejových hal v Chomutově nebo Třinci, Trojský most, v tandemu s Josefem Pleskotem vytvořili lávku přes řeku v Písku, Ostravě nebo Mladé Boleslavi.

Jak vlastně vypadala spolupráce mezi architektem Josefem Pleskotem a vámi jako expertem na projektování ocelových konstrukcí?

Architekt přijde se svou představou, jak by lávka měla vypadat a jak má být umístěna. Já mu začnu jeho představu ztvárňovat podle technických možností. V případě Radotína chtěl Josef Pleskot zopakovat tu jedinečnou konstrukci s jedním pylonelem, která už tu byla dříve. Obvykle totiž mosty mají dva pylony, ale technicky možné je použít za určitých podmínek i pouze

jeden. Díky tomu je radotínská lávka opravdu jedinečná. S architektem jsme si během práce neustále upřesňovali své představy. Platilo to pro hlavní věci, jako je ocelová konstrukce, celková geometrie, ale také pro detaily například v podobě zábradlí a osvětlení lávky.

Když prvního června jeřáb lávku přemísťoval z břehu na podpěry, přihlíželo mnoho lidí. Co v takovou chvíli zažívá projektant?

Čekám na nějaký průvih. Většinou se něco přihodí, u vás to ale proběhlo až zázračně bez problémů. Může se stát, že někde chybí nebo přebývá pět centimetrů, a už se to musí řešit. Radotínská lávka vyšla úplně přesně podle plánů.

Úžasné bylo pozorovat, jak jeřáb přesně konstrukci přemísťuje na podpěry a dva vaši pracovníci ovládají na každém konci lanem pohyb lávky. Kolik vlastně nový most váží?

Základní konstrukce bez zábradlí pylonu a lan má asi 90 tun, s lany a háky jeřáb zvedal skoro sto tun. Díky tomu, že jeřáb lávku držel v jednom bodě nad těžištěm, bylo možné s ní

snadno ve vzduchu pohybovat lidskou silou s pomocí lan na koncích. Dva chlapi s lany byli ve spojení s jeřábníkem a domlouvali se, kdo s čím kdy pohne.

Jak vyjde váhové srovnání nové lávky s původní?

Nová má po dokončení něco přes sto tun. Ta původní betonová vážila asi dvojnásobek, možná ještě víc. Podle mého soudu beton v podobě lávky nad řekou moc nepatří. Je těžší a výrazně dražší než ocelová lávka, jakou nyní máte v Radotíně.

Kde jste nechali ocelovou konstrukci pro lávku vyrobit?

Naše firma Excon dělá nejen projekty ocelových konstrukcí, ale sami je také vyrábíme. Produkci máme v Teplicích, odkud lávka přijela do Radotína. Pět přivezených samostatných dílů se na břehu Berounky spojilo svařováním v celou 110metrovou konstrukci. Vyrobili jsme také 24metrový pylon, který lávku nese na lanech.

Do přípravy lávky zasáhlo Povodí Vltavy, které stanovilo, že musí být o něco výše nad vodou, než byl starý most. Co to pro vás znamenalo?

Museli jsme zvýšit spodní hranu konstrukce nad Berouňkou, rozdíl oproti prvnímu návrhu činí přibližně třicet centimetrů. Díky zvýšení odolá tisícileté vodě. Niveleta lávky neboli tvar mostovky je po úpravě více prohnutá,

na straně k Zbraslavi je stoupání osm procent, na radotínském pět procent. Nový tvar dělá lávku hezčí. Navíc jsme mohli oproti původnímu návrhu vynechat jednu dvojici lan.

Jak široká bude lávka ve své pochozí části?

Mostovka má šířku čtyři metry, to je luxus pro chodce i cyklisty. Všichni se tam v pohodě vejdou. Jelikož je určená i cyklistům, musí mít zábradlí vysoké 1,3 metru. Chodci mají další madlo zábradlí ve výšce jednoho metru a pro nevidomé budou naváděcí prvky těsně nad mostovkou. Vyplněná zábradlí jsou z nerezových sítí.

Z čeho jste navrhli podlahu?

Tvoří ji desky z kompozitního materiálu s drsným povrchem, aby to lidem neklouzalo. Po straně jsou v madlech LED světla, která chodcům a cyklistům svítí na cestu.

Nebylo v plánu i nasvícení lávky zvenčí?

Kvůli světelnému smogu je dnes trend lávky nenavšvícovat. Jsme tady uprostřed krásné přírody, takže by byla škoda ji zbytečně narušovat.

Kolik toho radotínského most nad Berouňkou unese?

Zvládne i 3,5tunové vozidlo. Po stranách však budou zábrany, aby se auto na lávku nedostalo. Ale v případě nějakých nenadálých událostí může sloužit i pro přejezd vozidel záchranného systému. Jinak unese 350 kilogramů na každý metr čtvereční.

Jakou životnost lávka má?

Oficiálně sto let, ale může být i delší. Použili jsme opěry a pilíř z předchozí lávky, která byla výrazně těžší, takže základy jsou dnes pro novou ocelovou konstrukci dokonce předimenzované.

Petr Buček



Stotunovou lávku přesunul nad řeku velký jeřáb.

Před rokem psaly noviny o otevření lávky



Noviny Prahy 16 loni v červenci slibovaly, že se přesně za rok projdeme po nové lávce přes

Berouňku. Lávka se opravdu v létě otevře. Radnice tak splnila jeden z dalších slibů, který obyvatelům Radotína v tomto volebním období dala. „Spolu s kolegy ve vedení radotínských radnice jsme prosadili, že se o její

výměnu postaráme sami, což se nám během pouhého roku podařilo. Do té doby byla výměna lávky na bedrech

hlavního města a celý proces se zaseknul na Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Navíc se nám podařilo spolu se starosty z dalších obcí podél Berounky změnit legislativu tak, aby naše řeka nebyla v budoucnu určena k provozu velkých lodí. To mělo vliv na zmenšení objemnosti nové mostní konstrukce. Věřím, že bude dobře sloužit chodcům i cyklistům. A zároveň nabídne zajímavý výhled na Berouňku i na radotínský břeh s pěkně upraveným Místem u řeky“ říká starosta Radotína Karel Hanzlík.

(red)

Komentáře

Nová lávka přes Berouňku vznikla metodou Design and Build. Je to správná cesta?

DALŠÍ SPLNĚNÝ SLIB

Zatímco opoziční zastupitelé na jednáních zastupitelstva většinou jen mlčí, k probíhajícímu projektům si nejlépe informují, nepříchází z vlastními návrhy na řešení, ale pak zde v novinách vystupují jedovatě šípy směrem k naší dlouhodobé práci, my si můžeme odškrtnout další splněný slib, který jsme obyvatelům Radotína dali. Je jím nová lávka přes Berouňku.

Celou stavbu jsme manažersky zrealizovali my na radotínských radnicích, a ne někdo z hlavního města, jak se nás jediný pirátský zastupitel snaží už nějakou dobu tvrdit. Zajímavé je, že se jeho kolegové ze stejné strany k radotínské lávce nehlásí. I když přece jen trochu ano: Od vedení hlavního města – konkrétně od náměstka primátora hl. města Prahy pro dopravu, z jehož kapitoly jsme získali investici – jsme dostali děkovní dopis za to, jakým způsobem jsme se o stavbu nové lávky postarali!

Celý projekt jsme totiž před půlročním rokem převzali pod svou správu. Spolu s architektem Josefem Pleskotem a projektantem Vladimírem Janatou jsme ho také dovedli do úspěšného konce. To vše během rekordně krátké doby a právě díky využití metodiky Design and Build. Zjednodušeně řečeno, její výhoda spočívá v tom, že zhotovitelem stavby se stává jeden jediný subjekt, který zodpovídá za projektovou přípravu i stavbu samotnou.

Úplně na začátku se nám však s dalšími obcemi z dolního Poberouní podařilo změnit legislativu, díky které vypadla Berouňka ze seznamu řek určených ke splavnění velkými loděmi. Následně jsme mohli změnit původní vizi a představit jednodušší, lehčí a levnější lávku přes naši úžasnou řeku. Věříme, že nová lávka bude Radotínu sloužit avizovaných sto let.

Zastupitelé Městské části Praha 16 za Ústeckou demokratickou stranu

STAROU CESTOU K NOVÝM CÍLŮM

Tato metoda vzdor svému moderně znějícímu názvu představuje vlastně návrat k systému, který se uplatňoval po většinu kulturní historie. Nemyslíme si, že nějaká metoda – tato či kterákoliv jiná – je sama o sobě špatná nebo dobrá, protože taková kritéria musíme uplatňovat především na výsledek. Metodu ostatně rozumný člověk volí vždy podle kontextu a jednoduchý soud si tedy odpuštěm. Jsem rád, že Radotín dostane novou lávku, která snad vydrží déle než ta předchozí, ještě raději pak jsem, že místo u kostela nebude hyzdit neinvencí humpolácká kopie londýnského mostu, kterou nám slibovaly především materiály ODS, a namísto toho zde vzniká stavba uměnělá a přiměřená. Po dlouhé době je to první radotínská stavba, která nás neúměrně dlouho neobtěžuje stavebním sajrajtem a omezeními provozu a která

zároveň přináší nepochybnitelný užitek. Pokud jsou tyto kvality důsledkem zmíněné metody, pak se mi ta metoda vskutku líbí. Jen škoda, že takových výsledků nedosahujeme častěji.

Jan Matěj Rak, zastupitel Městské části Praha 16 za Společně pro Radotín

RYCHLEJI, LEVNĚJI A LÉPE

Metoda „Design and Build“ je spojována s takovými stavbami, jakými jsou athénský Parthenon, florentský dóm Santa Maria del Fiore nebo americký Pentagon. Nejde tedy o nic inovativního, ale o postup, který je běžně používán od starověku. Jeho výhodou tkví v tom, že zhotovitel odpovídá jak za projektovou dokumentaci, tak za stavbu. Díky tomu je možné přesněji odhadovat časové lhůty i finální cenu. Nikoli garantovat, jak uvádí jedno z minulých čísel těchto novin a jak se také ukazuje nyní, kdy k prvním úpravám ceny již došlo.

Z hlediska Radotína je však víc než použitá metoda důležitější, že se konečně vyřeší problém, který nejenže kazil vzhled místa, ale také vyžadoval nemalé každoroční výdaje z obecní pokladny. Současně je radostné, i když subjektivně, že se ustoupilo od lávky v megalomanské podobě, kterou slibovala v roce 2018 místní ODS.

Především díky stávajícímu vedení magistrátu se můžeme těšit na lávku, jejíž náklady jsou oproti plánovanému projektu přibližně poloviční a čas realizace výrazně kratší. Nová lávka naruší radotínského říční panorama, a přestože jde o stavbu moderního charakteru, zachovává podstatu a eleganci lávky původní. Po dlouhé době v Radotíně vzniká něco svébytného, co zároveň snese srovnání s aktuálními trendy v architektuře. A je to dobře – vzdýrat lávka tu má stáť přístích sto let a sloužit i dalším generacím.

Martin Zelený, zastupitel Městské části Praha 16 za Českou pirátskou stranu