

Jak jezdit novými tunely?



Praktický rádce pro řidiče



Tunelový komplex Blanka

Úvodní slovo

Vážené dámy, vážení pánové,

Není snadné vyjadřovat se k otevření tunelového komplexu Blanka, jehož výstavbu provázelo tolik medializovaných komplikací jak ze strany města, tak i ze strany dodavatelů stavby, takže si ho dnes jen málokdo spojí s čímkoli pozitivním, přestože výrazně zlepšil život nejen všech Pražanů. Jako primátorka Prahy nicméně nesu odpovědnost i za komplikovaná dědictví po svých předchůdcích, ostatně i s tím jsem na tuto funkci kandidovala. Cílem nové Rady hl. m. Prahy vlastně bylo jediné, a to v co možná nejkratší době tunelový komplex zprovoznit, aby konečně začal sloužit řidičům i obyvatelům celého města.

Omlouvám se za komplikace, omlouvám se za své předchůdce. Výstavba Blanky musí být závazným poučením pro město, jak tak náročné infrastrukturní projekty lépe a efektivněji plánovat, soutěžit, kontrolovat a především i řídit. Ve všech těchto jednotlivých částech přípravy i výstavby tunelu totiž město jednoznačně selhalo. Ani to však není důvod celý veřejně užitečný a prospěšný projekt zatratit už jen proto, že nám ještě zbývá dokončit vnitřní okruh Prahy.

Ráda bych proto touto cestou poděkovala všem, kteří se podíleli na tom, že konečně můžeme tři nové pražské tunely otevřít. Upřímně věřím, že jejich zprovoznění představuje další významný krok ke zlepšení dopravní situace v hlavním městě. Vnitřní okruh Prahy určitě nevyřeší všechny problémy Prahy s dopravou, jistě ale přispěje k citelnému úbytku automobilové dopravy v rezidenčních čtvrtích a současně umožní městu, aby vznikly nové klidové a pěší zóny.

Tunelový komplex Blanka je jen jednou částí kompletního infrastrukturního řešení pražské dopravy. Proto bych ráda všechny řidiče předem poprosila o shovívavost a trpělivost během případných počátečních komplikací, které zprovoznění tak rozsáhlých staveb, jakou je i Blanka, obvykle provází. Věřím totiž, že už krátce po otevření převáží pozitivní vnímání této největší pražské stavby.



Přeji všem šťastnou a bezpečnou cestu hlavním městem,

Adriana Krnáčová,
primátorka hlavního města Prahy

Informace pro Pražany

Vážení Pražané i návštěvníci hlavního města,

Dovolu mi, abych na tomto místě ocenil a poděkoval všem, kteří se v pozitivním slova smyslu podíleli a tvrdě pracovali na vzniku tak unikátního stavebního díla, jakým beze sporu Tunelový komplex Blanka je. Zároveň chci poděkovat všem Pražanům za trpělivost. Tunel Blanka se podařilo uvést do zkušebního provozu po dlouhých letech peripetií a špatných zpráv. Ačkoli tato událost svádí k jásání, vyvarujeme se toho.

Přes všechna negativa, která jsou s Blankou spojena, se jedná o výjimečnou stavbu. Avšak zároveň se jedná o čerstvě narozené dítě a řidiči si budou muset zvyknout tunel správně používat tak, aby jim byl ku prospěchu. Zároveň bude nezbytné vyřešit návazná dopravní opatření, jejichž cílem je optimalizovat dopravu zejména v přetížených lokalitách centra města. Ta začnou zklidňováním Veletržní ulice a budou pokračovat na základě vyhodnocení dopadu tunelu na provoz. Situace je o to složitější, jelikož stále není dokončen Městský ani Pražský okruh. Zejména v prvních týdnech provozu proto lze čekat, zejména u výjezdů z tunelu, dopravní komplikace. Ve spolupráci s policií i příslušnými organizacemi budeme dělat vše proto, abychom problémy minimalizovali. Klíčová je zejména maximální informovanost řidičů, aby věděli, kde mohou čekat potíže a podle toho mohli přizpůsobit svou trasu.

Rád bych ovšem požádal i všechny řidiče o trpělivost, opatrnost a zvýšenou pozornost. Je v našem společném zájmu, aby Blanka nenadělala více škody než užítku a naopak pražské dopravě pomohla. Pamatujme prosím zároveň na to, že byl Tunelový komplex Blanka zatím otevřen ve zkušebním provozu. To znamená, že budou i nadále probíhat nejrůznější měření, testy a v případě potřeby i nutná údržba. To všechno může znamenat i dočasné uzavírky tunelu. Všechny uvedené činnosti, i když můžou řidičům ztrpčovat život, jsou nezbytné k tomu, aby Blanka v příštích letech co nejlépe plnila svou funkci. Pevně věřím, že když jsme vydrželi na otevření tak dlouho čekat, tak případné dílčí problémy již vydržíme také.



S přáním bezpečné a pohodlné jízdy,

Petr Dolínek,
náměstek primátorky hl. m. Prahy

O Tunelovém komplexu Blanka

Dostává se Vám do ruky brožura, ve které najdete praktické informace o nově otevíraných pražských tunelech, které jsou známé pod pojmenováním tunelový komplex Blanka. Ten je ve skutečnosti tvořen třemi samostatnými tunely – Brusnickým, Dejvickým a Bubenečským o celkové délce téměř 6,4 km. Jedná se o výjimečnou stavbu z hlediska rozsahu i technické náročnosti. Tunel splňuje nejpřísnější kritéria a patří k nejvíce bezpečným v Evropě.

Tunely tvoří severozápadní část Městského okruhu a propojují křižovatky Malovanka a Pelc-Tyrolka. Trasa okruhu je vedena v celé délce jako směrově rozdělená se samostatným dvou- až třípruhovým tubusem v každém směru.

Technická data tunelového komplexu Blanka

Celková délka	6 382 m
Brusnický tunel délka	
Severní tubus:	1 405 m
Jižní tubus:	1 398 m
Dejvický tunel délka	
Severní tubus:	1 007 m
Jižní tubus:	1 005 m
Bubenečský tunel délka	
Severní tubus:	3 090 m
Jižní tubus:	3 086 m
Objem stavebních prací	
Celkový objem hloubených objektů	1 270 000 m ³
Celkový objem ražených objektů	944 000 m ³
Technické údaje	
Návrhová rychlost	70 km/h
Šířka jízdních pruhů	3,5 m
Výška průjezdného profilu	4,8 m
Maximální stoupání	5 %

Dopravní situace a návazná opatření

V souvislosti se zprovozněním Tunelového komplexu Blanka dojde ke změnám v dopravě. Některé z nich na řidiče čekají již v nejbližší době, další budou zaváděny postupně po průběžném vyhodnocování dopravní situace. I proto lze, především v prvních týdnech provozu, předpokládat, že mohou zejména u výjezdů z tunelu nastat dopravní komplikace.

UPOZORNĚNÍ PRO ŘIDIČE

Zejména u výjezdů z tunelu mohou nastat dopravní komplikace. Prosíme řidiče o opatrnost a trpělivost!

Změny v dopravě

Veletržní ulice

- celková úprava ulice, jejíž dopravní funkci by měl převzít právě tunelový komplex Blanka
- zklidnění komunikace, předpokládá se, že intenzita dopravy poklesne v řádu tisíců vozidel za den
- snížení počtu jízdních pruhů na jeden v každém směru
- využití uvolněného prostoru pro cyklisty a parkování

Instalace nových semaforů

- instalace nových semaforů na severojižní magistrále do konce letošního roku
 - křižovatka náměstí I. P. Pavlova a Jugoslávská
 - křížení severojižní magistrály s ulicí Wenzigova
 - úprava semaforů na křižovatce Legerovy a Rumunské

Další změny v dopravě

- úprava provozu nákladní automobilové dopravy na území hlavního města pomocí dopravního značení
- další změny v dopravě budou realizovány postupně na základě vyhodnocení skutečných dopadů vyvolaných zprovozněním tunelu a požadavků jednotlivých městských částí

Brusnický tunel, Dejvický tunel

Brusnický tunel

vede od severního portálu Strahovského tunelu ulicí Patočkova nejdříve hloubenými tunely. Za křižovatkou s ulicí Myslbekova vstupuje trasa do raženého úseku, který končí před křižovatkou Prašný most, kde pokračují opět tunely hloubené. Celková délka úseku je 1,4 km, z toho je 550 m ražených tunelů.



Křižovatka Malovanka, vjezd z Brusnického tunelu



Křižovatka Prašný most, vjezd z Brusnického tunelu

Dejvický tunel

začíná v křižovatce Prašný most a pokračuje v celé délce hloubenými tunely třídou Milady Horákové až na Letnou, kde je umístěna křižovatka U Vorlíků. Celková délka úseku je 1,0 km.



Vjezd z Dejvického tunelu na křižovatku Prašný most



Modernizace prostoru v okolí křižovatky Prašný most

Bubenečský tunel

Bubenečský tunel

pokračuje od křižovatky U Vorlíků nejdříve krátkým hloubeným úsekem na Letné, na který navazuje ražený úsek vedoucí směrem pod zástavbu, Stromovku (Královskou oboru), plavební kanál, Císařský ostrov, Vltavu a potom dalším hloubeným úsekem až k trojskému portálu. Celková délka úseku je 3,09 km, z toho je 2230 m ražených.



Vjezd do Bubenečského tunelu v křižovatce U Vorlíků



Ražený třípruhový tunel pod Letnou

Tunelový komplex BLANKA

Situační plán vjezdů a výjezdů





vjezdy a výjezdy
Troja

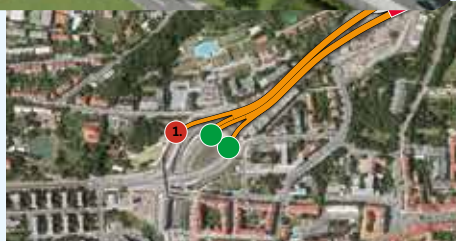
-  Vjezd do tunelu
-  Výjezd z tunelu
-  Bubenečský tunel
-  Dejvický tunel
-  Brusnický tunel
-  Technologické centrum
-  Podzemní garáže

Křižovatky a výjezdy

Malovanka - výjezdy



1. Břevnov, Strahov, Bílá Hora, Nemocnice Motol, Karlovy Vary (R6) Pohorelec, Ořechovka, Ústřední vojenská nemocnice, Pražský hrad



Prašný most - výjezdy



1. Hradčanská, Staré Město, Malá Strana
2. Dejvice, Bubeneč, Vítězné náměstí, Nádraží Praha-Dejvice, Stadion Juliska, ČVUT, Roztoky u Prahy, Suchdol
3. Ořechovka, Střešovice, Pražský hrad

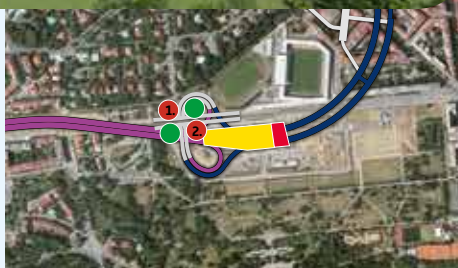


Křižovatky a výjezdy

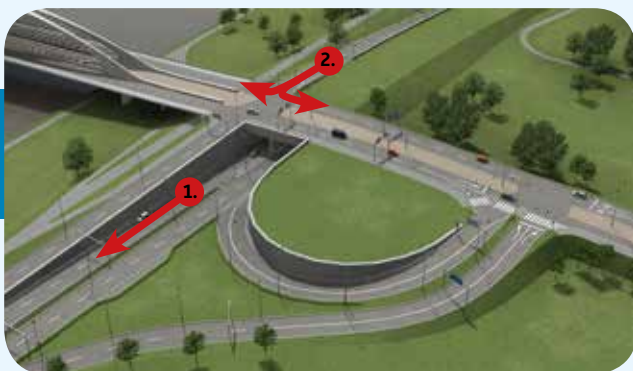
U Vorlíků – výjezdy



- 1. Letná, Letenské náměstí, Letenská pláň, Stadion AC Sparta, Královská obora – Stromovka, Národní technické muzeum
- 2. Špejchar, Hradčanská, Dejvice



Troja – výjezdy



- 1. Prosek, Letňany, Libeň, Teplice [D8], FN Bulovka,
- 2. Holešovice, Troja, Trojský zámek ZOO Praha, Botanická zahrada Praha, Nádraží Praha-Holešovice



Hlavní účel tunelového komplexu

Nové tunely by měly přispět k zvýšení plynulosti dopravy, především v severozápadní části hlavního města, i snížení intenzity dopravy v centru města, zejména pak na vltavských nábřežích.



Dejvíčkův tunel



Bubenečský tunel

Stavba tunelů začala v roce 2007 a v souvislosti se stavbou byly zmodernizovány rozsáhlé úseky komunikací a plochy veřejného prostoru, dosud zanedbané a nevyužívané, byly zpřístupněny veřejnosti.



Prašný most před rekonstrukcí



Prašný most po rekonstrukci



Park u Myslbekovy před rekonstrukcí



Park u Myslbekovy po rekonstrukci

Hlavní dodavatelé

Účastníci stavby a hlavní dodavatelé

Investor	Hlavní město Praha
Hlavní dodavatelé	SATRA, spol. s.r.o. METROSTAV a.s. ČKD PRAHA DIZ, a.s. EUROVIA CS, a. s. Inženýring dopravních staveb, a.s. VIS, a.s.

SATRA, spol. s r. o.



Společnost SATRA je zpracovatelem projektu a koordinátorem. Tunelový komplex Blanka je rozdělen do čtyř samostatných staveb, jejichž příprava probíhala souběžně a byla koordinována tak, aby celý soubor staveb byl funkčním celkem. Jedná se o jednu z nejsložitějších staveb, které kdy v Praze vznikly, a to nejen rozsahem samotné dopravní stavby, ale také množstvím vyvolaných přeložek inženýrských sítí nebo dopravních opatření při výstavbě.

Od zahájení prací v devadesátých letech projekt zaměstnával desítky dopravních inženýrů, stavařů, statiků, geotechniků, specialistů pro betonové konstrukce. Dále technologie všech specializací a odborníky dalších specializovaných profesí – celkem stovky lidí. Společnost zajišťovala zpracování ověřovací studie, dokumentace pro územní řízení stavby, dokumentace pro stavební řízení, koordinační dokumentace souboru staveb, realizační dokumentace stavební části a technologie a bezpečnostní a provozní dokumentace tunelu. Samostatné týmy zajišťovaly také stovky přeložek inženýrských sítí v celém rozsahu stavby. Další zajišťoval pasportizaci, a sledování objektů potenciálně ovlivněných ražbou.

Celkem bylo zpracováno 2777 dokumentací pro stavební objekty a 197 pro provozní soubory technologie.

Hlavní dodavatelé

METROSTAV a.s.



Metrostav začal na stavbě Blanky pracovat již v roce 2004, kdy se pro geologický průzkum razily průzkumné štoly v nejkritičtější části trasy - úseku z Troji, pod Vltavou až do prostoru Stromovky. V rámci této akce byla také sanována Šlechtova restaurace, dostala novou střechu a byla staticky zabezpečena. To ji zachránilo před zřícením, které by bez těchto prací bylo otázkou spíše měsíců, než let a umožnilo ji zachovat do plánované celkové rekonstrukce.

Práce na vlastní Blance byly zahájeny v lednu 2007. Z hlediska stavební firmy nebyly na stavbě použity nové, či převratné technologie, ale rozsah prací ať již z oblasti speciálního zakládání, nebo ražby podzemních děl byl z pohledu českého stavebnictví bezprecedentní. To vše probíhalo v živém organismu města, jehož základní funkce – například dopravní obslužnost, nebo zásobování energiemi a vodou, nesměly být ohroženy.

Výjimkou samozřejmě byl Trojský most: Od začátku byla jeho stavba ve zpoždění, protože rozhodnutí investora padlo až v r. 2009. Most svým neobvykle nízkým obloukem byl technickou výzvou pro statiky i stavbaře. Řadu do té doby nepoužitých metod tak třeba Metrostav ověřoval na modelech 1:1 a musel vyvinout i zcela atypické postupy výroby i vlastní montáže.

Stavební práce Metrostav a.s. ukončil 30.9.2014 a Trojský most uvedl do provozu v říjnu téhož roku.

ČKD PRAHA DIZ, a.s.



ČKD PRAHA DIZ, a.s. (člen skupiny ČKD GROUP) zajišťovala v rámci tunelu Blanka kompletní dodávky všech technologií. Počínaje vzduchotechnikou, přes trafostanice, silnoproudé i slaboproudé rozvody elektřiny, anténní zařízení, osvětlení, čerpací stanice, jeřábové dráhy, požární vodovod až např. i po systém měření rychlosti vozidel, dopravní značení a světelné signalizační zařízení v povrchové a tunelové části.

S přebíráním prvních úseků (celkem jich bylo 21) od dodavatele stavební části pro montáž technologií začala ČKD PRAHA DIZ v lednu 2012. Tehdy byla též zahájena i postupně montáž jednotlivých zařízení v tubusech tunelů i technologických prostorách. Nejprve přišly na řadu nosné úložné konstrukce, dále kabelové svazky, následně se montovaly rozvaděče, trafostanice, velké celky vzduchotechniky a pak i ty menší společně s dalšími zařízeními slaboproudých rozvodů a dopravních systémů.

Montáž zařízení a technologií byla v posledních dílčích úsecích dokončena na začátku podzimu 2014. Následovalo zkoušení celého systému a regulace, které bylo dokončeno v září 2015. Technické a technologické zpracování takto složitého projektu je jedinečné nejen v rámci ČR, ale i celé Evropy.

Hlavní dodavatelé

EUROVIA CS, a.s.



EUROVIA CS pracovala při výstavbě tunelového komplexu Blanka na spojnici mezi Blankou a Strahovským tunelem. Napojení tunelů provedla dvěma technologiemi. Nejprve využila modifikovanou milánskou metodu, kdy se ze zajištěného předvýkopu postavily podzemní stěny se stropem. Pod ním pak vznikl vlastní tunel MO. Druhá část pak byla postavena klasickou technologií provedení konstrukce tunelu v otevřené stavební jámě. V úseku MUK Malovanka – křižovatka Patočkova - Střešovická, tedy v místech vjezdu do tunelu Blanka a vjezdu do Strahovského tunelu se EUROVIA CS postarala také o rekonstrukční stavební práce a kompletní obnovu ulic Patočkova a Myslbekova, včetně rekonstrukce tramvajové trati.

EUROVIA CS v rámci zakázky postavila v blízkosti nový park Maxe van der Stoela. Je vhodný především pro rodiče s malými dětmi, které potěší houpačky, lanové pyramidy a hrazdy a 42 nových laviček. Součástí je i vyhlídka pro návštěvníky. Park poskytne obyvatelům Prahy novou relaxační zónu, která v této lokalitě doposud chyběla.

Inženýring dopravních staveb, a.s.



Od samých počátků, tedy od roku 1997, kdy se začalo s projektovou přípravou Blanky, se na tomto zásadním projektu podílela společnost Inženýring dopravních staveb (IDS). Věnovala se vytyčení přesné trasy pro budoucí tunel, přípravě podkladů pro projektanty, jednání s vlastníky pozemků a výkupu nemovitostí. Společnost také projednávala dokumentaci s orgány státní správy kvůli územnímu a stavebnímu řízení a vypracovala a podala žádost o stavební povolení.

Společnost IDS pro pražský magistrát od počátku zajišťovala technický dozor nad stavbou a v roce 2006 se stala přímo správcem stavby. Tím se seznam úkolů silně rozrostl. Zajišťovala řízení a koordinaci stavebních prací, dodržování stavebně-technické a smluvní dokumentace, administraci stavby, bezpečnost, dozороvali geodetické a statické práce a všechno ostatní, co k takto velkým stavbám patří. Po uvedení tunelu do zkušebního provozu ještě činnost správce stavby neskončí. IDS čeká ještě koordinace dozoru nad zkušebním provozem, vypracování a podání návrhu na kolaudační rozhodnutí a zajištění předání stavby.

VIS, a.s.



Realizace Strahovského tunelu 2. stavby zajistila přebudování stávající světelné řízení křižovatky u severního portálu Strahovského tunelu na mimoúrovňové řešení a rovněž další návaznost vedení městského okruhu k jeho severní části ve směru Prašný most – Špejchar – Pelc Týrolka. Stavba je rozdělena na dvě samostatné části: A - mimoúrovňové křížení a B - hloubený tunel.

Společnost VIS, a.s. zajišťovala kompletní inženýrskou činnost a vybrané investorské služby po celou dobu přípravy, realizace až po uvedení jednotlivých částí stavby do provozu.

Inženýrská činnost při přípravě stavby spočívala v projednání studií, dokumentace k územnímu řízení a ke stavebnímu povolení společně se zajištěním vydání příslušného rozhodnutí s nabytím právní moci a veškeré majetkoprávní projednání. V rámci realizace stavby společnost vykonávala odborný technický dozor investora, včetně projednávání všech změn v průběhu výstavby, a to až do fáze převjímek jednotlivých objektů a zabezpečení uvedení stavby do provozu.

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G



METROSTAV

