

# TUNELOVÝ KOMPLEX BLANKA V PROVOZU

## BLANKA TUNNEL COMPLEX OPEN



Pavel Šourek

V příspěvku je ohlédnutí za dokončením a zprovozněním tunelového komplexu Blanka. ■ The article summarizes finalization and opening of the Blanka Tunnel Complex.

19. září 2015, téměř po deseti letech stavebního úsilí a po více než osmnácti letech projekčních a investorských příprav, které provázelo nemalé množství komplikací, byla pro veřejnost zprovozněna nová část – severozápadní – pražského Městského okruhu s tunelovým komplexem Blanka. Stavba svým rozsahem přesahuje hranice České republiky a světovou odbornou veřejností je vnímána jako pozitivní příklad jak



řešit problém dopravy v hustě osídlených aglomeracích. Světovou silniční asociací (PIARC) byla vybrána mezi 27 ukázkových městských podzemních staveb.

Od zprovoznění, ani ne během jednoho měsíce, dopravní intenzita na nové trase přesáhla 70 tis. vozidel za den a došlo tím ke značnému odlehčení povrchové komunikační sítě (Argentinská, Veletržní, Milady Horákové, Patočkova,

pravobřežní i levobřežní komunikace, Severerojižní magistrála a mnoha dalších). Dokončen byl další střípek mozaiky nadřazeného dopravního systému hlavního města Prahy a bylo dosaženo stavu, kdy je z plánovaného rozsahu cca 32 km Městského okruhu provozováno více než 70 %.

O tunelovém komplexu Blanka bylo velmi podrobně referováno na stránkách čísel časopisu Beton TKS 6/2012





Obr. 1 Celková situace stavby tunelového komplexu Blanka ■ Fig. 1 Situation of the Blanka Complex construction

Obr. 2 V první polovině září proběhly komplexní zkoušky tunelového komplexu Blanka ■ Fig. 2 Complex testing of the Blanka Tunnel Complex ran in mid-September

Obr. 3 17. září 2015 proběhlo v Bubenečském tunelu taktické cvičení jednotek IZS ■ Fig. 3 On September 17, 2015, there was held a test of the emergency services

Obr. 4 Tabule svislého dopravního značení na Letné byly přestaveny 19. září 2015, přesně v 14:37 h ■ Fig. 4 Vertical traffic signs on Letná were introduced on September 19, 2015, at 14:37

Obr. 5 Hned vzápětí do tunelu vjely první automobily, zde rampa křižovatky Prašný most směr Troja ■ Fig. 5 Immediately after that, first cars drove into the tunnel, here the intersection Prašný most, direction Troja ramp

Obr. 6 Stavba se od prvního dne stala běžnou součástí denního života Pražanů ■ Fig. 6 Construction has from the very first day become a common part of the daily routine of Prague inhabitants

Obr. 7 Po letech příprav, výstavby a všeobecného očekávání tunely konečně slouží svému účelu ■ Fig. 7 After years of preparations, construction and eager expectations the tunnels finally serve their purpose

Obr. 8 Po prvních sedmi týdnech provozu projíždí Brusnickým tunelem 67 tisíc vozidel denně ■ Fig. 8 After first seven weeks of operation, about 67,000 cars go through the Brusnice tunnel daily

Obr. 9 Bubenečský tunel použije denně téměř 62 tisíc vozidel ■ Fig. 9 Bubenečský tunnel is utilized daily by almost 62,000 cars

a 1/2013, případně dalších odborných časopisů. Byl zde obsažen celý technický popis této výjimečné stavby, kde délka tunelové trasy okruhu činí cca 5,5 km, celková délka tunelových trubů více než 12 km a celková délka řešeného Městského okruhu cca 7 km. Nemá proto smysl znovu popisovat popsané, tj. využití řady běžných, ale i speciálních technologií, stavebních postupů a projekčních návrhů, ale pouze zhodnotit aktuální vývoj dokladovaný fotoreportáží.

Pro ilustraci rozsahu stavby snad stojí zmínit alespoň ty hlavní využití technologie při výstavbě tunelů: trvalé nosné konstrukce ostění ze železobetonu, stříkaného betonu, vodonepropustného betonu, slabě vyztuženého betonu, prostého betonu, podzemní konstrukční stěny, předem i dodatečně předpjaté konstrukce, speciální hydroizolace (fóliové, bentonitové, bitumenové), systémové těsnění spár betonové konstrukce, speciální geotechnické konstrukce a v neposlední řadě nejmodernější prvky technologického a bezpečnostního vybavení.

Na stavbě bylo přesunuto více než 3 miliony m<sup>3</sup> zemního materiálu a uloženo více než 1 milion m<sup>3</sup> betonu. Práci tak získalo na řadu let několik tisíc pracovníků různých profesí a firem, a to i v době ekonomické stavební krize. Celkem stavba obsahovala více než

600 stavebních objektů, cca 200 provozních souborů, více než 2 500 realizačních dokumentací, cca 80 stavebních povolení, více než 4 000 technických rad při přípravě realizační dokumentace. Pokud bychom jedno celé pare realizační dokumentace stavby vystavěli na sebe, vzniklý sloupec o rozměru A4 by přesahoval 50 m.

Ve fotoreportáži jsou umístěny fotografie z období jak těsně před uvedením do provozu, tak už i vlastního provozu. Věřím, že se stavba stane zcela běžnou součástí denního života Pražanů. Tak jako tomu bylo třeba u Vyšehradského tunelu, jehož výstavbu provázelo rovněž nemalé množství diskuzí o tom, zdali vůbec je v místě (tolik spjatém s českou historií) možno stavbu provést. Dnes si bez tunelu pod Vyšehradem život v Praze nelze snad ani představit. Nepochybují o tom, že tomu tak bude i u Blanky.

Všem, kteří tunel Blanka využívají, přeji krátký a bezpečný průjezd. Všem, kteří v blízkosti tunelu Blanka bydlí či pracují, přeji klidnější život v prostředí bez ulic plných popojíždějících automobilových kolon.

Ing. Pavel Šourek  
SATRA, spol. s r. o.  
e-mail: pavel.sourek@satra.cz



Fotografie: Jakub Karlíček, SATRA