

# Blanka zklidní a zlevní dopravu v Praze

Největší podzemní stavbou budovanou v současné době v České republice je tunelový komplex Blanka v Praze. Tunel uleví přetíženým průjezdným komunikacím, sníží nehodovost a ušetří řidičům a dopravcům obrovské prostředky.

Tato rozsáhlá stavba je realizována v rámci výstavby severozápadní části Městského okruhu, jejíž celková délka činí 6382 m a doplní tak již provozovanou část okruhu délky cca 17 km s tunely Zlíchovským, Mrázovkou a Strahovským. Po zprovoznění, které je předpokládáno v roce 2011, tak vznikne nejdelší tunel v České republice a nejdelší městský tunel v Evropě; současně vznikne i nejdelší souvislý ražený tunel na našem území dlouhý až 2,23 km.

Celý městský okruh je rozdělen na pět částí - jižní, západní, severní, severovýchodní a východní. Jižní tvoří takzvaná Jižní spojka. Západní se skládá ze Strahovského tunelu, Mrázovky, Zlíchovského tunelu a úseků mezi nimi. Oba tyto úseky jsou již dokončené. Severovýchodní od Balabenky po Pelc-Tyrolku a východní od Štěrboholské radiály po Balabenu hotové nejsou.

## CO STAVBA PŘINESE

Zatím pociťují obyvatelé města dopady výstavby především v podobě různých uzavírek a dopravních omezení. Ale kromě toho, že tunel, který bude navazovat na již současně zprovozněný tunelový komplex Strahovského tunelu a Mrázovky, výrazně zkrátí jízdní dobu průjezdu Prahou a zlepší cest-

tování, přinese tato stavba městu, pražské dopravě i obyvatelům mnoho dobrého.

Celá trasa Blanky je dlouhá cca 6,5 km. V budoucnu by tuto komunikaci mělo využívat přes 50 tis. motorových vozidel v běžném pracovním dnu. Ročně by tak měly automobily tunelem Blanka urazit více jak 103 mil. km. Statistika dopravních nehod v Praze ukazuje, že na 1 milion najetých kilometrů je na běžné pražské silniční síti ročně 5 až 6 nehod. Na kvalitních komunikacích typu městského okruhu je tento počet nehod však až o 35 % nižší. Při zprovoznění celého tahu Malovanka - Troja a tedy převedení dopravy z přetížené a nevyhovující uliční sítě na kvalitní komunikaci, bude tak každým rokem na pražských silnicích o 413 nehod méně. To může představovat 5 dopravních nehod s těžkými následky, 33 nehod s lehkými následky a ve zbytku se jedná o ušetření škod za drobné karamboly vzniklé nepozorností řidičů. Další tisíce korun ušetří provozatelé vozidel díky tomu, že budou Prahou projíždět plynuleji bez zastavování na světelných křižovatkách, nutností rozjíždět se a poté ihned zastavovat. Průměrná spotřeba v Praze dosahuje

v normálním provozu cca 8 l/100 km. Při plynulém provozu se běžně dosahuje úspory spotřeby paliva až 10 %. Plynulejší dopravou, kterou tento projekt umožní, se docílí roční úspory až 600 tis. litrů paliva ročně - jinak řečeno, řidiči jízdu tunelem utratí za rok o 25,6 mil Kč méně než kdyby se trmáceli po běžných komunikacích.

## CO PROJEKT ZAHRNJE

Budovaná trasa prochází urbanizovaným prostředím na hranicích historického jádra Prahy a prostorem chráněné přírodní památky Královská obora - Střemovka. Je tedy zřejmé, že její převážnou část stavby vede v tunelech, budovaných jednak z povrchu, ale i ražených, aby výstavba a především pak provoz na vzniklé kapacitní komunikaci minimálně ovlivňovaly



Trasa tunelového komplexu Blanka



Animace a pohled na současná staveniště obou vyústění tunelu - vlevo Malovanka, vpravo Troja





Vize a současnost - animované obrázky a stavební plán, jak vypadají dnes - vlevo Prašný most, vpravo Hradčanská



okolí. Tak vznikl souvislý tunelový komplex Blanka, zahrnující mezi křižovatkou Malovanka u severního portálu Strahovského tunelu a křižovatkou Trója u nového trojského mostu přes Vltavu tři tunelové úseky. Tyto na sebe plynule navazují v mimoúrovňových křižovatkách Prašný most a U Vorlíků. Ve směru od již provozované západní části městského okruhu jsou to:

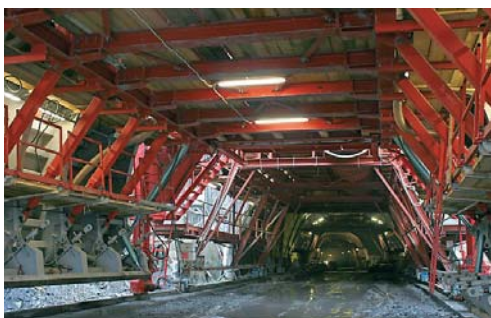
- Tunelový úsek Brusnice vede od severního portálu Strahovského tunelu ulicí Patočkovou nejdříve

hloubenými tunely. Za křižovatkou s ulicí Myslbekovou 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.

- Tunelový úsek Dejvice začíná v křižovatce Prašný most a pokračuje v celé délce hloubenými tunely třídou Milady Horákové až do prostoru stavební jámy na Letné, kde je umístěna budoucí křižovátka U Vorlíků. Celková délka úseku je 1,0 km.

- Tunelový úsek Královská obora pokračuje od křižovátky 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.

Trasa okruhu je v celé délce vedena jako striktně směrově rozdělená se samostatným dvou- až třípruhovým tubusem v každém směru. Počet jízdních pruhů odpovídá intenzitám dopravy, podélnému sklonu trasy a především potřebám napojení ramp mimoúrovňových křižovatek, zajišťujících napojení komunikace okruhu na povrchovou síť.



Vize a stavba tunelu

## JAK PROBÍHÁ VÝSTAVBA

Zatím Metrostav proinvestoval tři a půl miliardy korun. I přes nehody při ražbě ve Stromovce by cena za stavbu neměla být vyšší, než s jakou firmou v soutěži zvítězila; ta byla 21,2 mld. Kč, dalších 4,5 mld. Kč bude stát technologické zařízení. Na celém staveništi Blanky pracuje podle informací firmy, v závislosti na počasí, několik set až několik tisíc lidí.



Staveniště na Letné, s Hradčany a stadionem Sparty v pozadí

Práce ve Stromovce zastavila loni v říjnu druhá nehoda, když se při ražbě propadla půda parku. Další stavbu Český báňský úřad Metrostavu povolil v lednu, stanovil ale přísná pravidla. Firma proto zpevnila nadloží, aby zabránila dalšímu propadu. Stavba pokračuje i na dalších částech tunelu. V Tróji se pracuje na hloubených tunelech.

Z Tróji razí Metrostav tunely pod Vltavou a pod Stromovkou, odkud by měly před koncem roku vyústit na Letnou. Zde již zhruba od poloviny roku 2007 staví dělníci u stadionu Sparty velkou podzemní křižovátku, jmenovat se bude U Vorlíků. Motoristé musí obří letenské staveniště od začátku ledna objíždět po náhradní silnici.

Další velké staveniště vzniká mezi ulicemi Na Špejcharu a zastávkou Prašný most. Tunely se zde budou stavět neobvyklou metodou tak zvaných milánských stěn. Stavaři nejprve z povrchu speciální technikou vybudují obvodové stěny tunelu. Zeminu poté dělníci odtěží klasickou hornickou metodou z konce tunelu. Nejhluchnější práce se tak budou dít pod povrchem, místní obyvatelé proto nebudou stavbou tolik obtěžováni. Doprava se sem vrátí v září příštího roku.

Poslední místo, kde Metrostav staví, je u Myslbekovy ulice. Odsud budou tunely směrem k Prašnému mostu opět raženy. ■

Ing. Jarmila Vidová  
Zdroj [www.tunelblanka.cz](http://www.tunelblanka.cz)

