FAQ: Rekonstrukce/oprava ulice Kbelská (2026)

1. **Proč je rekonstrukce nutná a co je jejím cílem?** Hlavním důvodem je nevyhovující technický stav vozovek a systému odvodnění v tomto vytíženém úseku. Cílem je kompletní obnova komunikace, která v současnosti supluje chybějící část Pražského okruhu, a zajištění její dlouhodobé provozní bezpečnosti.

   Hlavním důvodem je nevyhovující stav vozovek, které jsou v některých úsecích dávno za svou životností – lokální propady, hluboké vyjeté koleje, poškozené šachty dešťové stoky („kanály“), povrchy na hranici opravitelnosti. Kbelská nahrazuje chybějící část Pražského okruhu a je důležité pro město i celou republiku, aby do dostavby okruhu Kbelská spolehlivě a bezpečně fungovala.

2. **Kdy přesně budou práce probíhat a jak dlouho potrvají?** Zahájení realizace je naplánováno na začátku července (2.7. 2026) předpoklad stavby DIO je konec června. Dokončení prací na první a druhé etapě do pol. srpna (15.8.2026). Doba realizace hlavních etap je vysoutěžena na 45 dní.

3. **Jaká budou hlavní dopravní omezení v místě stavby?** Doprava bude vedena pouze v jednom jízdním pásu v režimu 1+1 (jeden pruh pro každý směr). Druhý jízdní pás bude zcela uzavřen pro potřeby stavebních prací. Pro přejezdy mezi pásy budou zřízena provizorní místa v dělicím pásu. Nájezdy na Kbelskou v rozestavěném úseku budou uzavřeny.

4. **Bude se na stavbě pracovat i v noci nebo o víkendech?** Ano, za účelem maximálního zkrácení doby dopravního omezení počítáme s nepřetržitým provozem 24/7. Noční práce však budou probíhat pouze v činnostech, u kterých lze dodržet zákonné hlukové limity pro noční klid. Tento požadavek je i součástí zadávacího řízení na zhotovitele. **Úsek souvislé výstavby je zároveň maximální možný, aby došlo ke zkrácení celkové doby omezení a dopadů na obyvatele i řidiče.**

5. **Jak bude zajištěn průjezd sanitek, hasičů a autobusů MHD?** Plynulost dopravy IZS a MHD je pro nás prioritou. V rámci dopravněinženýrských opatření zřizujeme preferenční opatření, které zajistí stabilitu veřejné dopravy a rychlý průjezd záchranných složek i během špiček. Pokud by nefungovala MHD, ještě více řidičů přesedne do aut a zhorší už tak komplikovanou situaci. Průjezd IZS a s tím spojená opatření jsou klíčová pro zajištění bezpečnosti severovýchodní části města.

6. **Jaká opatření jsou připravena pro případ nehody nebo poruchy vozidla v úseku?** Pro okamžité řešení komplikací a zachování průjezdnosti budeme mít na obou stranách rekonstruovaného úseku připravena celkem čtyři odtahová vozidla – dvě pro osobní a dvě pro nákladní automobily.

7. **Proč se upravuje signalizace na okolních křižovatkách?** Vzhledem k očekávanému přesunu dopravy na objízdné trasy upravujeme signální plány na desítkách světelných křižovatek v širším okolí (např. ulice Vysočanská, Prosecká, Freyova). Cílem je zvýšit propustnost těchto komunikací a minimalizovat tvorbu kolon v rámci změn chování

dopravy při implementaci dopravního omezení. Opatření na světelných křižovatkách většinou souvisí se zajištěním průjezdnosti IZS a MHD.

8. Proč je nutné provést opravu právě nyní?

Stav komunikace se výrazně zhoršil po zimní sezóně 2024/2025. Aktuální diagnostika vykazuje hluboké vyjeté koleje od nákladní dopravy, kritické množství výtluků a havarijní stav poklopů odvodnění. Zásadním problémem je však propadající se podloží pod vozovkovým souvrstvím, což vyžaduje bezodkladný zásah pro zajištění provozní bezpečnosti.

9. S kým byla příprava a termín rekonstrukce koordinována?

Příprava probíhala v úzké součinnosti s klíčovými partnery, aby byl vybrán termín s ohledem na ostatní velké dopravní stavby v Praze a okolí. Jednání proběhla na úrovni:

- **Resortní a státní správa:** Ministerstvo dopravy (MD), Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) a Krajská správa a údržba silnic (KSÚS).
- **Samospráva:** Dotčené městské části (MČ).
- **Složky IZS:** Hasičský záchranný sbor a zdravotničtí záchranáři pro zajištění průjezdnosti a bezpečnosti.
- **Dopravní inženýrství:** Příprava podkladů pro DIO (dopravněinženýrské opatření).
- **Příměstská a městská veřejná doprava:** ROPID a DPP.

10. Jak probíhal výběr zhotovitele a jaká jsou kritéria stavby?

Soutěž na zhotovitele byla vypsána podle mezinárodních standardů **RED FIDIC**. Abychom minimalizovali dopad na řidiče, byla zvolena tato přísná hodnotící kritéria:

- **Doba realizace (váha 40 %):** Důraz na co nejrychlejší dokončení prací.
- **Režim prací 7/24:** Zhotovitel je povinen pracovat nepřetržitě za účelem zkrácení doby omezení.
- **Časový limit:** Maximální doba výstavby pro I. a II. etapu (v režimu dopravy 1+1) byl stanovena na **100 dní, ale vítězné sdružení nabídlo dobu realizace 45 dní**.
- **Termín:** Po dohodě s ŘSD je podstatná část rekonstrukce směřována do letního prázdninového období, kdy je intenzita dopravy nižší.

11. Proč se na Kbelské v tak velké míře mění kanalizační šachty a vpusti?

Aktuální diagnostika ukázala, že poklopy a odvodňovací vpusti jsou v havarijním stavu. V minulosti byly uliční vpusti atypicky umístěny přímo v ose vozovky, což pod náporem těžké dopravy vedlo k jejich rychlé destrukci a vzniku hlubokých výtluků. V rámci opravy kompletně vyměníme 108 těles uličních vpustí včetně mříží a provedeme sanaci i utěsnění 158 kanalizačních šachet, které osadíme novými, extrémně odolnými leteckými poklopy třídy F900.

12. Co přesně odhalila podrobná laboratorní diagnostika podloží?

Průzkum konstrukce vozovky v úseku Cínovecká – Poděbradská, který pro TSK provádela Odborná laboratoř OL 136 při Fakultě stavební ČVUT v Praze pomocí 10 jádrových vývrtů, odhalil závažné problémy v hloubce komunikace. Podkladní vrstvy ze štěrkodrti jsou zaneseny nadměrným obsahem jemných částic z podloží (u sondy č. 1 až 16,93 %). Podloží navíc tvoří namrzavé štěrkovité a písčité jíly a u sond č. 9 a 10 byly zjištěny nebezpečně namrzavé jílovité zeminy, které způsobují rychlé zimní propady a deformace povrchu.

13. **Při diagnostice prý byla nalezena „neznámá konstrukce“. O co se jedná?**
Ano, laboratorní zkoušky a vývrty přinesly jedno překvapení. U sond č. 4, 5 a 6 byla v hloubce přibližně 70–80 cm pod povrchem nalezena dříve vůbec neevidovaná a historicky nezdokumentovaná vrstva z cementového betonu. Zhotovitelé stavby jsou s tímto nálezem seznámeni a technologii postupu přizpůsobili tak, aby to neohrozilo rychlost prací.

14. **Jaké konkrétní technologické řešení zajistí, že se na nové vozovce neudělají ihned vyjeté koleje?** Namísto standardního asfaltu pokládáme moderní konstrukční souvrství o celkové tloušťce 200 mm ze špičkových materiálů určených pro extrémní zatížení:
    - **Obrusná a ložní vrstva (HiMA – Highly Modified Asphalt):** Vysoce modifikovaná asfaltová směs s mimořádně vysokým podílem polymerů, která má skvělé mechanické vlastnosti, odolává cyklickému namáhání a spolehlivě brání vzniku trvalých deformací (kolejí) v letních vedrech. Povrch navíc doplňuje posyp předobaleným kamenivem.
    - **Podkladní vrstva (RBL – Rich Bottom Layer):** Směs s vyšším obsahem polymery modifikovaného pojiva, která výrazně zvyšuje odolnost konstrukce proti únavě (vydrží více průjezdů kamionů) a zlepšuje chování silnice v mrazech.

15. **Proč je v rozestavěném úseku zaveden tzv. „režim tunel“?**
Jedná se o klíčový princip dopravněinženýrského opatření (DIO) pro zajištění maximální možné plynulosti dopravy. V kritickém úseku budou kompletně uzavřeny vjezdy a nájezdy na Kbelskou. Tím, že eliminujeme neustálé připojování a křížení aut, které by plynulý proud vozidel v pruhu 1+1 fatálně brzdilo, výrazně snížíme riziko úplného zastavení dopravy a tvoření ještě delších kolon.

16. **Jak přesně bude řidičům pomáhat odtahová služba přímo na místě stavby?**
Vzhledem k tomu, že doprava bude vedena v režimu 1+1 (jeden pruh pro každý směr), jakákoliv porucha vozidla nebo drobná nehoda by mohla okamžitě zablokovat celou severovýchodní část Prahy. Proto budou na obou stranách rekonstruovaného úseku nepřetržitě připravena celkem čtyři těžká odtahová vozidla – dvě pro osobní auta a dvě pro nákladní automobily, která v případě problému neprodleně zasáhnou a nepojízdné vozidlo zúženého profilu okamžitě odstraní.

17. **Jak jsou o této obří uzavírce informováni řidiči ze Středočeského kraje a tranzitní doprava?**

Informační kampaň je koordinována v širokém regionálním měřítku. Vedle přímého partnerství s navigacemi Waze a Mapy.cz využíváme informační tabule (ZPI) přímo na

dálnicích D8, D10 a D11 ještě před příjezdem do Prahy. Informace byly distribuovány do 570 tisíc středočeských domácností přes periodikum Středočech a elektronický zpravodaj pro 1 144 měst a obcí v kraji. Pro starosty středočeských obcí proběhl také samostatný podrobný webinář. Informační bannery běží i na digitálních obrazovkách čerpacích stanic Orlen, OMV a Shell.