

HAVARIJNÍ STAV KBELSKÉ SI VYŽÁDÁ OKAMŽITÝ ZÁSAH. OPRAVA POTRVÁ DO POLOVINY SRPNA.

Praha, 25. března 2026 – Technická správa komunikací (TSK) dnes v prostorách Centra architektury a městského plánování (CAMP) představila detailní harmonogram a technické parametry nezbytné rekonstrukce ulice Kbelská. Diagnostika potvrdila havarijní stav vozovky i podloží, který po zimním období 2025/2026 vyžaduje bezodkladný zásah. Samotné práce etapy I. a II. budou zahájeny 2. července 2026 a potrvají maximálně 45 dní. Plánovaný termín realizace III. etapy je říjen až prosinec 2026 (60 dní).

„Kbelská je klíčovou dopravní tepnou, kde se zatížení pohybuje od 37 do 46 tisíc vozidel denně v jednom směru. Zhoršující se stav komunikace a potřeba častých provizorních oprav jednoznačně ukazují, že s opravou této komunikace město nemůže dál čekat a je zcela nevyhnutelná. Jakékoliv další kroky v rámci budoucího zkapacitňování Průmyslového polookruhu se začnou fyzicky realizovat až za několik let poté, co se dostaví chybějící část Pražského okruhu v úseku 520. Letošní rozsáhlá oprava je jedinou cestou, jak v současné době udržet komunikaci provozuschopnou a bezpečnou pro všechny řidiče a řidičky. Na stavbě budou probíhat práce 24/7 a budou trvat 45 dní pouze v průběhu letních prázdnin tak, abychom minimalizovali negativní dopady na obyvatele sousedních městských částí i ostatních Pražanů,“ řekl na dnešní prezentaci Jaromír Beránek, náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy.

Technický stav a diagnostika

Průzkum konstrukce vozovky, provedený formou 10 jádrových vývrtů v úseku Cínovecká – Poděbradská, odhalil vážné strukturální nedostatky. Zjištěná skladba podkladních vrstev je nevyhovující a spolu s výskytem nepředpokládané betonové konstrukce v hloubce způsobuje nestabilitu podloží. Vzhledem k nadměrnému namáhání konstrukce vozovky je nezbytné provést celkovou sanaci. Od začátku roku 2026 do 18. března bylo na Kbelské nahlášeno již **26 škodných událostí**, což je více než za celý rok 2024 a 2025.

„Operativní údržba nás jen od začátku letošního roku přišla na zhruba 500 tisíc korun, což potvrzuje neudržitelnost současného stavu. Diagnostika naší akreditované laboratoře i odborné laboratoře při ČVUT jasně ukázala, že podloží tvoří namrzavé jíly a pravé jízdní pruhy jsou extrémně přetíženy tranzitní dopravou s hlubokými deformacemi, což je také potencionální riziko dopravních nehod. Cílem této investice je položit materiály se zvýšenou odolností, které zvládnou nápor více než 8 000 nákladních vozidel denně,“ uvedl Filip Hájek, předseda představenstva a generální ředitel TSK.

Hlavní parametry rekonstrukce

Rozsah plánované rekonstrukce zahrnuje celkovou délku 3 900 m a plochu přibližně 89 000 m². Zvolená technologie představuje realizaci vysoce odolného vozovkového souvrství, které díky sanaci podloží a pokládce nových vrstev s vyšší deformační odolností zaručí dlouhodobou stabilitu konstrukce. Součástí prací je úprava systému odvodnění.

Harmonogram a dopravní opatření

Stavební práce budou probíhat v režimu 24/7 u činností splňujících hlukové limity, aby se maximálně zkrátila doba dopravního omezení. Hlavní etapy (I. a II.) budou dokončeny do 15. srpna 2026 v období letních

prázdnin při nižších variacích intenzit individuální a nákladní dopravy. Doprava bude vedena vždy v režimu 1+1 jízdní pruh za uzavírky všech přípojení na Kbelskou mezi MÚK Cínovecká a MÚK Novopacká, a to za účelem zachování maximální možné kapacity a plynulosti trasy Pražského okruhu. „Jsme si vědomi dopravního významu Kbelské, proto nasazujeme kapacity pro práci v nepřetržitém provozu 24/7 s cílem splnit stanovený časový limit 45 dní pro hlavní etapy. Je to pro nás opravdu výzva,“ dodává Petr Tesař, zástupce zhotovitele (sdružení firem EUROVIA CZ, STRABAG SIS a PORR).

Pro zajištění plynulosti budou na obou stranách rekonstruovaného úseku připraveny čtyři odtahové vozy (dva pro osobní a dva pro nákladní dopravu) pro okamžité odstranění nepojízdných nebo havarovaných vozidel. Dojde také k úpravě signálních plánů na desítkách křižovatek v okolí, například v ulicích Vysočanská, Prosecká či Freyova, a počítá se s preferenčními opatřeními pro IZS a MHD.

„Navržená etapizace a převedení dopravy do režimu 1+1 v protisměrném pásu je nezbytným technickým řešením. Vedení kanalizační stoky a umístění revizních šachet přímo v ose jízdního pásu totiž neumožňuje realizovat práce při částečném omezení za zachování provozu v témže pásu. Společně s úsekem dopravního inženýrství TSK jsme proto vycházeli z prověření za pomoci dopravních modelů, aby byla i při těchto omezeních zajištěna stabilita veřejné dopravy a prioritní průjezd složek IZS v dotčených částech Prahy i blízkém okolí. Tuto preferenci budeme aktivně zohledňovat na důležitých trasách pro MHD, ale i koordinací dopravy na přilehlých dálnicích a komunikacích nižších tříd,“ Martin Kubát, projektant společnosti DIPRO.

Videozáznam z dnešní prezentace v CAMPu naleznete zde: <https://bit.ly/kbelskazive>