

Kvůli stavbě Berounského tunelu vzniknou nové silnice

5.2.2024 - Michal Kroutil | Krajský úřad Středočeského kraje

Kvůli ražbě železničního tunelu z pražského Smíchova do Berouna bude v regionu nutné vybudovat i nové silnice a realizovat krajinná kompenzační opatření.

Nové silnice bude v hojné míře využívat i technika, která bude obsluhovat obří stavební dílo. Vzniknout by měl i nový silniční most v Berouně. Cílem výstavby nové infrastruktury je v maximální míře odklonit těžkou dopravu od center měst a obcí. Na společném postupu při stavbách tunelu i komunikací se domluvili zástupci Středočeského kraje a Správy železnic. K plánování staveb chtějí přizvat i dotčená města a obce.

Nové silnice a obchvaty či most přes řeku Berouнку. To jsou stavby, které bude nutné vybudovat kvůli ražbě bezmála pětadvacet kilometrů dlouhého, železničního tunelu spojujícího pražský Smíchov s Berounem. Silnice budou vyžívat především kamiony transportující materiál z a na stavbu této strategicky významné stavby. Cílem budování souboru doprovodných staveb je odklonit těžkou nákladní dopravu z dotčených území. „**Stavba tunelu je pro stát strategickou záležitostí, nicméně je nutné občany ochránit před exhalacemi a stavebním ruchem. Také nechceme, aby technika rozjezdila naše silnice,**“ konstatuje Karel Bendl, radní pro oblast silniční dopravy. „**Jde nám i o to, aby stavbou nebyla v regionu dotčena hromadná doprava. Zvláště ve chvíli, kdy ještě není dokončena rekonstrukce trati č. 171,**“ dodává Petr Borecký, radní pro oblast veřejné dopravy.

Kraj se zároveň stane mediátorem jednání mezi Správou železnic, Ředitelstvím silnic a dálnic a Ministerstvem dopravy ČR. „Vyzvala nás k tomu vedení řady obcí. Státní organizace své projekty nekoordinují, vznikají jejich kolize. Obce proti tunelu jako takovému nic nemají, vnímají přínosy pro společnost, nicméně chtějí více informací a chtějí řešit negativní dopady staveb na své okolí. Jejich požadavky vnímám jako legitimní. Chceme proto všechny – obce, stát, ŘSD, SŽ i kraj posadit k jednacímu stolu a vytvořit společné pracovní skupiny,“ zdůrazňuje Petr Borecký. Kvůli ražbě tunelu bude nutné postavit zhruba dva a půl kilometru dlouhý obchvat Nučic, tj. přeložit silnici II/101. Komunikace propojí exit 5 dálnice D5 a křižovatku ulic Karlštejnské a Mlýnské v Tachlovicích. Na tuto stavbu kraj zajistí projektovou dokumentaci, resp. stavební povolení a požádá o dotaci ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).

Dále bude nutné vybudovat nový most v Berouně, který se stane posilou zdejšího a velmi vytíženého mostu T. G. Masaryka. „**Tím ale změny ve městě nekončí. Budeme dostavovat i napojení na stávající obchvat Králova Dvora, vybudujeme nový kruhový objezd v berounské Koněpruské ulici, novou komunikaci ve Švýcarské ulici mířící k novému mostu a most samotný. Ten překlene řeku v těsné blízkosti mostu železničního a napojí se na silnici II/116 v Hostímské ulici,**“ doplňuje Karel Bendl.

Stávající silnice II/116, vedená Hostímskou ulicí, se pak změní na místní komunikaci. Nová silnice II/116 pak povede přes most až ke kruhovému objezdu pod dálničním exitem 18 (sjezd Beroun-centrum). Dále odtud, směrem ke Královu Dvoru, bude označena jako II/605. A co bude s mostem TGM? Jako nedílná součást řady dalších silnic sbíhajících se do města, bude rekonstruován. „**V případě dokončení obchvatu Králova Dvora a Berouna, tedy silnice II/605, necháváme zpracovávat projektovou dokumentaci. V případě mostu a přilehlých silnic běží výběr zhotovitele projektové dokumentace,**“ informuje Karel Bendl.

Termíny dokončení obchvatu ani výstavby mostu zatím nelze odhadovat. Záleží na době zpracování projektové dokumentace a majetkoprávního vypořádání. Kvůli tunelu by měla i nová komunikace spojující sjezd z Pražského okruhu u Jinočan, s Hlásnou Třebaní. Nově by měla být značena jako II/116. Půjde o spojku, která povede okolo Zbuzan, Chýnice, Kuchaře a Mořiny dále k Třebani. Na projekt více než 12 kilometrů dlouhé silnice již běží proces posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), aktualizují se územní plány jednotlivých obcí. Celý projekt je rozdělen na dvě etapy, kdy se zvlášť řeší úsek z Prahy k obci Kuchař a zvlášť úsek z Kuchaře k Hlásné Třebaní. „ **Součástí řešení nové stavby by měla být i infrastruktura pro cyklisty, která využije i do budoucna opuštěné úseky stávající silnice II/116,**“ uvedl radní Borecký. Celá silnice by mohla být hotová ještě před zahájením ražby tunelu. Do té doby si současná trasa ještě dopřeje opravu.

Novostavba tunelu je prioritní dopravní stavbou Správy železnic a jedním z nejrozsáhlejších připravovaných dopravních projektů v ČR. Půjde o zcela nový dvoukolejný úsek 3. tranzitního koridoru, který odlehčí stávající trati podél Berounky pro příměstské spoje a zrychlí a zatraktivní osobní i nákladní vlakovou dopravu ze směru Beroun, Plzeň, Cheb, Mnichov a Norimberk.

„ Příprava výstavby tunelu běží podle plánu, probíhají i procesy posouzení vlivů na životní prostředí EIA a o všem informujeme dotčená města a obce. V tuto chvíli například provádíme průzkumné vrty v území,“ říká Michal Froněk, náměstek ředitele Stavební správy západ Správy železnic. Většina ražby tunelů bude prováděna plnoprofilovými tunelovacími stroji TBM v hloubce zhruba 100 metrů pod povrchem. Tento způsob ražby se osvědčil na jiném úspěšném tunelovém projektu Správy železnic – tunelu Ejpovice. Pro Berounský tunel se předpokládá ražba až čtyřmi stroji TBM, pravděpodobně z jednoho nebo dvou stavenišť v oblasti šachet Tachlovice a Slivenec. Oblasti portálů, záchranný objekt v Tachlovicích, úsek šachta Slivenec – portál Hlubočepy a tunelová odbočka do Krče budou raženy konvenčními metodami tunelování. Zahájení realizace stavby se předpokládá v roce 2028 a dokončení v roce 2035. Celkové odhadované investiční náklady stavby jsou zhruba 46 miliard korun bez DPH.

https://kr-stredocesky.cz/web/urad/aktuality/-/asset_publisher/zvna/blog/kvuli-stavbe-berounskeho-tunelu-vzniknou-nove-silnice