

Obce se obávají stavby obřího tunelu

Radek Plavecký

Staveniště pro dolování skoro 25 kilometrů dlouhého tunelu, betonárka, deponie vyrubaného kamene, to všechno budou muset po dobu několikaleté výstavby tunelu mezi Prahou a Berounem snášet lidé z obcí Tachlovice a Mezouň.

Naši občané nemají představu, co se na ně ve skutečnosti valí

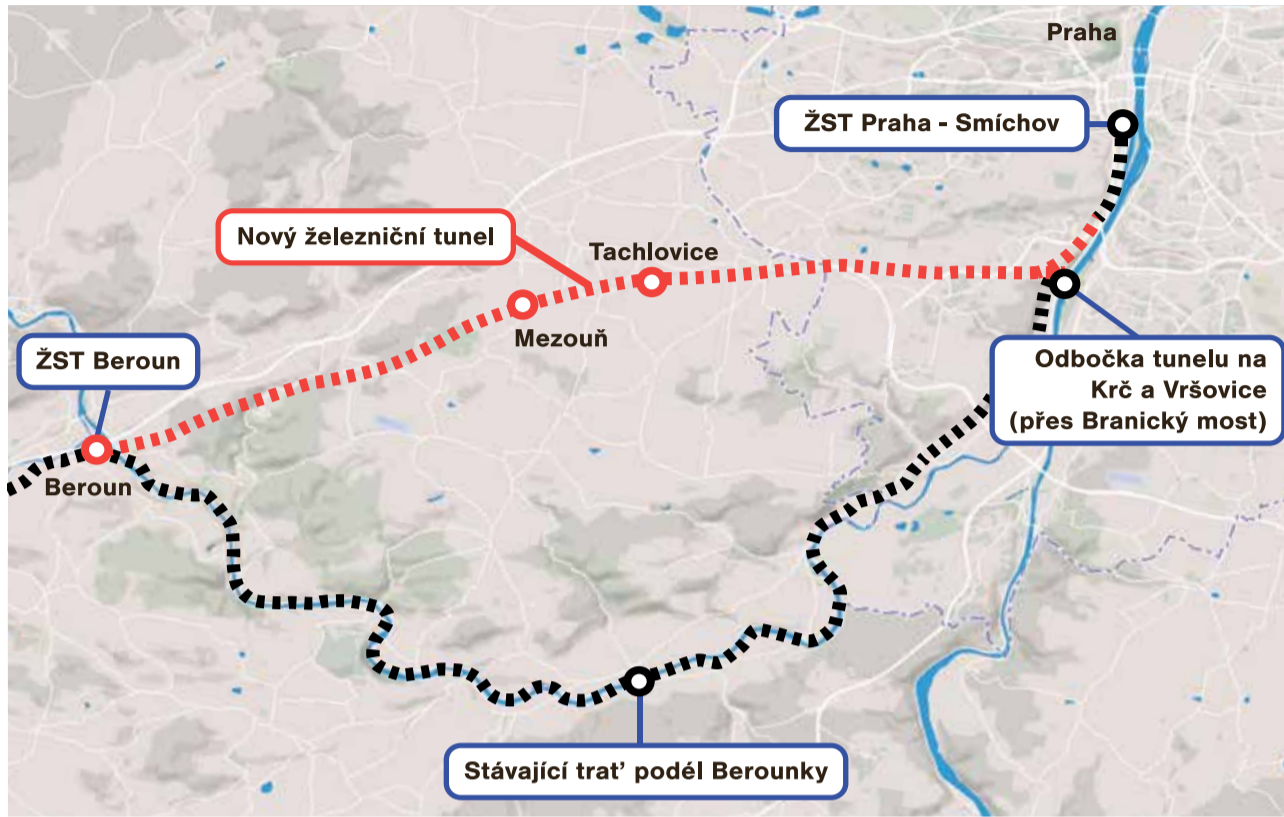
Dalibor Auf, starosta Tachlovic

Mezi nimi je naplánované hlavní zázemí pro unikátní železniční stavbu. Obce nezpochybňují význam tunelu pro dopravu, ale mají obavu z toho, co je po dobu nejméně sedmi let čeká.

„Jsme obec, které se stavba tunelu týká velmi podstatně, protože zde má být největší staveniště, další má být ve Slivenci a v menším rozsahu také ve Svatém Janu pod Skalou. Se stavbou jsme vyjádřili nesouhlas,“ informoval Právo starosta Tachlovic Dalibor Auf (KDU-ČSL).

„Bude to staveniště nebyvalé rozsahem i technologiemi pár stovek metrů od obcí,“ doplnil starosta Mezouň Miroslav Peleška (bezp.).

Obce dotčené plánovanou výstavbou proto založili svou platformu, kde vyjadřují ne-



Plánovaná trasa tunelu mezi Prahou a Berounem.

Zdroj David Ryněš – Novinky.cz

souhlas se stavbou, dožadují se variantních řešení a chtějí ochránit místní obyvatele před dopady stavby. Nesouhlasná stanoviska poslali starostové i v rámci procesu o dopadech stavby na životní prostředí, takzvané řízení EIA, které je

nyní na stolech úředníků ministerstva pro životní prostředí. „Bohužel, informace, které jsme zatím dostávali, nebyly tak kvalitní a podrobné, jak bychom u takového projektu čekali. Neviděli jsme žádná zpractovaná opatření pro důsledky

ražby. Například, jak se budou řešit případné ztráty podzemní vody, jak se budou řešit náhradní dodávky, kompenzovat její ztráty. Jak se budou řešit propady a poklesy terénu? Tunel povede přímo pod zdejšími domy,“ připomínal možné do-

pady stavby Peleška. Trasa tunelu je podle informací Správy železnic naplánovaná skutečně přímo pod oběma zmíněnými obcemi.

Lidé budou mít pod svými domy v hloubce kolem stovky metrů dva jednokolejné autobusy,

každý pro jeden směr jízdy vlaků. „Znamená to komplikace třeba i pro tepelná čerpadla,“ dodal další argument starosta Auf.

Závažné bude i dění kolem stavby. Ta má trvat zhruba sedm roků. „Má tady vyrůst betonárka, Pracovalo by tu pravděpodobně permanentně 400 lidí na tři směny. Většina rubaniny z raženého tunelu by se dopravovala na povrch v blízkosti obce, vznikla by zde velká deponie, odkud by se rubanina buď odvážela do lomů v západních Čechách nebo by zde zůstala jako navážka,“ přibližoval Auf další důsledky stavby.

„Myslím, že ani naši občané nemají a nemohou mít představu, co se na ně ve skutečnosti valí,“ dodal. Svými protesty chtějí starostové eliminovat dopady stavby.

Správa železnic počítá s výstavbou mezi lety 2028 až 2035. Letos se předpokládá zahájení výkupů pozemků. Většina ražby se má provádět tunelovacími stroji v hloubce kolem 100 metrů pod povrchem. U šachet ve Slivenci a Tachlovicích mají vzniknout i technologické objekty například pro napájení nebo ventilaci tunelu.

Po dokončení tunelu by měla cesta z Prahy-Smíchov do Berouna trvat přibližně 13 minut, úsek Praha-Smíchov – Plzeň mají vlaky zdolat za méně než 45 minut.

Zdražit dvojnásobně? Hřib proti

Petr Janiš

Vedení Prahy řeší ceny jízdného v dopravě. Objevil se i nápad, podle něhož by roční kupon neměl stát 3650, ale 7300 korun. Náměstek Zdeněk Hřib (piráti) Právu řekl, že od koaličních partnerů dostal několik návrhů.

„Ano, je tam i návrh na dvojnásobné zdražení ročního kuponu. Už jsem avizoval, že je to příliš vysoké, extrémní skokové zdražení a že bych s tím nemohl souhlasit,“ uvedl Hřib. S cenou 7300 korun ročně při-

7300

korun je jeden z návrhů na zdražení ročního kuponu

šel podle Deníku N starosta Prahy 9 Tomáš Portlík (ODS). Sklidil za to kritiku. Na síti X napsal: „Doprava v Praze je na nejlepší světové úrovni a za jednu z nejnižších cen. Zároveň s nejnižším podílem cestujících

na nákladech.“ Primátor Bohuslav Svoboda (ODS) přitom koncem loňského roku Právu řekl, že se zdražením jízdného letos nepočítá.

Hřib ovšem finanční udržitelnost veřejné dopravy označil za problém. S tím souhlasí i jeho předchůdce Adam Scheinherr (Praha sobě), za jehož působení zdražily jednorázové jízdenky o osm korun a také kupony na příměstskou dopravu. Vedení města si podle něho musí rozmyslet, zda bude dotovat hromadnou dopravu na úkor škol nebo zda ceny upraví.

Tramvaje se vrací zpět na most

Od soboty se na část Libeňského soumostí, do úseku mezi zastávkami Maniny a Libeňský most, vrací v omezené podobě tramvaje. Umožní to dočasný kolejový přejezd tzv. kalifornian, který dopravní podnik naistaloval u zastávek Libeňský most. Do 25. března sem dojedou linky 1 a 27. Omezený provoz s dalšími úpravami zůstane i po 25. březnu až do odvolání.

Zhruba 600metrový úsek mezi zastávkou Libeňský most a stanicí metra či zastávkou Palmovka mohou cestující přejít pěšky nebo využít náhradní

autobus X25, který bude jezdit v úseku Palmovka – Libeňský most. Ve špičkách pracovních dnů v intervalu čtyři minuty, mimo špičku každých pět minut, o víkendech a svátcích sedm minut a osm minut. Přes noc pojedou náhradní au-

tobus X94 v trase Palmovka – Tusarova.

Od soboty ale nepojedou tramvaje na Hlávkově mostě v Praze, výluka kvůli opravě kolejí potrvá do 26. března. Dotkne se úseku Těšnov – Vltavská a linek 1, 6, 14, 25, 27, 94. Před den jezdí 31 v trase Spojovací – Ohrada – Palmovka – Balabenska – Vysočanská.

„Trať je v tomto úseku skutečně dožilá a opravu musíme opravdu provést. Je reálné riziko, že by mohlo dojít k havárii,“ upozornil za dopravní podnik Miroslav Penc. (cie)

■ Opraví pěší zónu

Příprava revitalizace pěší zóny v ulici Pujmanové v Praze 4 pokračuje. Studie počítá s revitalizací zeleně, novou dlažbou, mobiliářem či restaurováním výtvarných děl. Součástí návrhu je doplnění chodníků, úprava parkování, veřejné osvětlení nebo nový víceúčelový dům se supermarketem.

■ Zajistí plavenky

Praha 4 podpoří i letos sportovní aktivity seniorů dotovanými vstupenkami do plaveckého stadionu v Podolí. Plavenky jsou určeny pro starší 63 let a držitele průkazu ZTP s trvalým pobytem na území Prahy 4. Senior uhradí 50 korun, městská část 45 korun.

■ Mezinárodní den průvodců

Asociace průvodců ČR zve na tradiční bezplatné prohlídky Prahy u příležitosti Mezinárodního dne průvodců 24. února. Sraz účastníků je ve 14 hodin před bazilikou svatého Petra a Pavla na Vyšehradě. (cie)

Janek Ledecký zazpívá pro Mathildu

Nadační fond Mathilda vznikl už v roce 2010 a jeho posláním je podpora osob s těžkým zrakovým postižením. Vyhledává, podporuje a realizuje smysluplné projekty, které těmto lidem usnadňují jejich život.

Pomáhat hendikepovaným může každý, třeba návštěvou letošního benefičního koncertu nazvaného Janek Ledecký zpívá pro Mathildu.

„Koncerty děláme už řadu let, celý výtěžek z nich putuje na podporu výchovy a výcviku vodících psů pro nevidomé, ale i dalších projektů. Koncert se tradičně koná v historických prostorách Stavovského divadla,“ řekl Právu za Nadační fond Mathilda Zdeněk Lébl.

Zakoupením vstupenky tak mohou lidé nejen pomoci nevidomým, ale zároveň si podle něj vychutnat krásný hudební zážitek.

Diváci se 11. března od 19 hodin mohou těšit na vystoupení zpěváka Janka Ledeckého, který se rozhodl akci v letošním roce podpořit.

Ale to není vše. V první polovině večera vystoupí nevi-



Podat paničce hůl patří k základním dovednostem vodícího psa.

Foto mathilda.cz

domý zpěvák a klavírista Jan Jareš. Absolvoval Pražskou konzervatoř v oborech klavír a populární zpěv.

„A je jediným nevidomým studentem v historii školy. Působí jako hudebník na volné

noze, koncertuje a věnuje se vlastní tvorbě. Oba umělci vystoupí bez nároku na honorář,“ dodává Lébl.

Příznává, že bez velkorysého přístupu Národního divadla k této akci by tradice benefič-

ních koncertů nikdy nevznikla. Vstupenky je možné zakoupit jednak v předprodeji, na pokladnách Stavovského i Národního divadla nebo na webových stránkách nadačního fondu mathilda.cz. (jan)

Budují podchod na nádraží

Na kolínském nádraží začala stavba podchodu, který zajistí bezbariérový přístup ke všem nástupištím. Náklady dosáhnou téměř 654 milionů. Podchod povede pod celou stanicí na druhou stranu nádraží, vyústí ve Starokolínské ulici. Hotovo má být do konce roku 2026.

„Tahle stavba patří mezi ty nejvybojovávavější mezi českými železničními stavbami, protože jsme třikrát prověřovali, jestli se dá udělat ještě nějakým jiným způsobem, jestli je možné ještě někde ušetřit,“ řekl ministr dopravy Martin Kupka (ODS). Stavba bude technologicky náročná, součástí je například kolektor pro kabelové propojení pod nástupiště.

Práce by měla provázet minimální omezení, vlaky budou stanicí projíždět sníženou rychlostí. Cestující budou stále využívat původní podchod, který zůstane zachován i po zprovoznění nového.

Podle starosty Michaela Kašpara (Změna pro Kolín) je stavba další částí ze série staveb u nádraží. (ČTK, zr)