ČERNOŠICE

Město Černošice
Karlštejnská 259
252 28 Černošice

SUDOP PRAHA a.s.
Mgr. Radim Zátopek

IDDS: nd9sqfy

Vyřizuje: Šimon Hradilek, radní
Telefon: 777 881 976
E-mail: simon.hradilek@mestocernosice.cz
Naše č.j./sp. zn.: MUCE 67372/2023 OVM
Vaše č.j.: 23/00303/204

Město Černošice bylo přípisem zn. 23/00303/204 ze dne 17. ledna 2023 požádáno o vyjádření (nebo závazné stanovisko, popř. stanovisko) k projektové dokumentaci ve stupni DUR k akci „„**Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)**““ (dále jen „**Dokumentace**“).

Město Černošice vítá snahu provést potřebnou rekonstrukci železniční trati v území města Černošice.

Město Černošice s Dokumentací **souhlasí**, a to s těmito podmínkami:

1) **provedení oplocení**

Město Černošice souhlasí s umístěním oplocení pod podmínkou:

i. že konkrétní architektonické provedení bude odpovídat urbanizovanému městskému prostředí a bude v dalším stupni PD připraveno architektem a projednáno a odsouhlaseno městem;

ii. bude umožněno maximální ozelenění oplocení.

2) **provedení plného oplocení s funkcí protihlukové stěny**

Město Černošice souhlasí s umístěním plného oplocení s funkcí protihlukové stěny namísto stávajícího oplocení v úseku zahrad v ul. Sadová přímo sousedících s železnicí (SO 04-45-08), v úseku zahrad v ul. Dr. Janského přímo sousedících s železnicí (SO 04-45-12) a (SO 04-45-13) pod podmínkou, že :

i. konkrétní architektonické provedení bude odpovídat urbanizovanému městskému prostředí a bude v dalším stupni PD připraveno architektem a projednáno a odsouhlaseno městem;

ii. bude umožněno maximální ozelenění oplocení;

iii. bude provedeno tak, aby byl minimalizován odraz hluku a maximalizováno pohlcení hluku;

iv. bude pozvolný náběh výšky oplocení tak, aby lépe urbanisticky zapadlo do městského prostředí (tzn. pozvolný nástup např. od výšky 1,75 m), a to SO 04-45-08 se bude postupně navyšovat od ulice Radotínská; SO 04-45-12 a SO 04-45-13 se bude postupně navyšovat od ulice Dr. Janského a ulice Říční. A dále SO 04-45-13 se bude postupně navyšovat od ulice Říční a konec oplocení SO 04-45-13 se bude pozvolna snižovat na úroveň terénu a bude proveden s ohledem na urbanistické řešení celého prostoru zastávky a výškové poměry (primárně část oplocení v prostoru zastávky směrem k ulici Zd. Škvora, která není souběžná s železniční tratí a která není s ohledem na ochranu před hlukem významná).

3) **provedení protihlukové stěny u přeložky II/115 (za kruhovým objezdem)**

Město Černošice souhlasí s umístěním protihlukové stěny (PHS) u přeložky II/115 (SO 04-45-07) a (SO 04-45-06) pod podmínkou, že:

i. konkrétní architektonické provedení bude odpovídat urbanizovanému městskému prostředí a bude v dalším stupni PD připraveno architektem a projednáno a odsouhlaseno městem;

ii. bude umožněno maximální ozelenění PHS;

4) **komunikace mezi výhybnou Kosoř a ulicí U Vodárny**

Město souhlasí s vybudováním části komunikace u výhybny Kosoř (SO 04-43-62) pod podmínkou, že bude tato komunikace provedena jako zpevněná asfaltová komunikace až k ulici U Vodárny.

5) **galerie na přeložce II/115**

Město souhlasí s vybudováním přeložky II/115 a stavbou galerie zakrývající část přeložky pod podmínkou, že:

i. bude zpracován důkladný geologický průzkum svahu k ulici Komenského;

ii. výstavba přeložky a galerie proběhne s ohledem na závěry geologického průzkumu tak, aby neodešlo k poškození nemovitostí (zejména rodinných domů) výstavbou.

iii. bude znovu prověřeno, zda není z hlediska ochrany nejexponovanějších nemovitostí vhodné, aby uzavření otvorů mezi sloupy galerie přeložky začínalo na jejím začátku ze směru od Prahy - Radotína.

6) **Propojení ulic Radotínská a Zd. Lhoty**

Město souhlasí s vybudováním propojení mezi ulicemi Radotínská a Zd. Lhoty pod podmínkou, že:

i) toto propojení bude provedeno tak, aby umožňovalo pouze dojezd obyvatel v blízkém okolí (a nikoliv plynulý průjezd do Mokropes);

ii) na hraně mezi prostorem komunikace a zahradami k domu č.p. 69 a č.p. 67 bude vybudováno plné oplocení o výšce cca 1,8 m, které znemožní optické a faktické rušení zahrad, a to dle architektonického návrhu tak, aby odpovídalo urbanizovanému městskému prostředí. Návrh oplocení bude v dalším stupni PD připraven architektem a projednán a odsouhlasen městem;

iii) stavební úpravy budou provedeny tak, aby se maximalizovala šance na zachování stávající lípy v ulici Kazínská.

7) **napojení ulice Dr. Janského na silnici II/115**

Město souhlasí s navrženým řešením napojení ulice Dr. Janského na silnici II/115 pod podmínkou, že:

i) bude zarovnána hrana komunikace přiléhající k objektu zastávky u nástupiště směr Beroun tak, aby byla plynulá;

ii) svodidlo mezi komunikací Dr. Janského a nástupištěm směr Beroun (pod hotelem Kazín) bude buď bez tzv. náběhů, nebo bude nahrazeno zídkou, to vše dle architektonického návrhu a se souhlasem města.

8) Přejezd Říční

Město souhlasí s Dokumentací pod podmínkou, že přejezd Říční bude navržen tak, aby navazoval na ulici Říční v budoucím provedení s chodníky po obou stranách (o šířce chodníků 2 m)

9) Prostor mezi zastávkou Mokropsy a přejezdem Dr. Janského

Město doporučuje opatřit kolej ve směru Beroun nízkou protihlukovou clonou k minimalizaci hlukových emisí. Město požaduje úpravu a zpevnění přilehlého terénu směrem k ulici Dr. Janského, který je nyní neupravený a nesourodý, při minimalizaci vzdálenosti této zelené plochy od kolejiště.

Město doporučuje umístit oplocení železnice tak, aby bylo co nejblíže kolejišti (3,5 m od osy koleje) a nebyly zbytečně zaploceny ozeleněné plochy, nejlépe zkombinovat všechna 3 výše uvedená stavební opatření (instalace protihlukové clony, úprava svahu a plot) do jednoho smysluplného funkčního a estetického celku.

10) Provedení budov, pozemních objektů, povrchů komunikací a mobiliáře

Město souhlasí s Dokumentací pod podmínkou, že architektonicko-urbanistické řešení stavby, zejména budov, pozemních objektů, povrchů komunikací a mobiliáře (včetně objektů zastávek a zastřešení, podchodů a galerie) bude v další fázi zpracování projektové dokumentace (dokumentace pro stavební řízení a dokumentace pro provedení stavby) vycházet a navazovat na studie připravené arch. Františkem Štáfkem, bude připraveno pod autorským dohledem architekta a projednáno a odsouhlaseno městem, a že nejpozději v dalším stupni projektové dokumentace budou zapracovány připomínky specifikované v příloze k tomuto vyjádření, zpracované SUM architekti dne 03. 04. 2023.

11) Protihluková opatření

Město Černošice považuje za pozitivní, že k řešení problematiky hluku v projektovaném úseku v intravilánu Černošic nejsou plošně navrhovány vysoké protihlukové stěny a že jsou vyšší protihlukové stěny navrhovány podél trati v intravilánu Černošic jen ve vybraných úsecích.

Město Černošice uvádí, že odmítá řešení problematiky hluku v projektovaném úseku v intravilánu Černošic plošnou výstavbou vysokých protihlukových stěn, neboť by to mělo devastující dopad na prostředí města a vedlo by (mimo jiné) k rozdělení města. Technologie nízkých protihlukových stěn (clon) a mini soud protection walls ve spojení s dalšími prvky ochrany před hlukem (absorbéry,broušení kolejnic, nové typy brzd atp.) se stále zlepšuje, a proto již není nutné setrvávat na urbanisticky zastaralém (a drahém) používání vysokých protihlukových stěn.

Město souhlasí s Dokumentací pod podmínkou, že budou zachována v Dokumentaci navržená protihluková opatření.

U pohltivých povrchů stěn a dalších konstrukcí město požaduje použití materiálů třídy zvukové absorpce A dle EN ISO 11654 –

Z akustického posouzení (Akustické posouzení, zakázkové číslo 22.0384-01, zpracované EKOLA group, spol. s.r.o.) je zřejmé, že v předmětném úseku městem Černošice jsou uplatněny základní hlukové limity, limity 60/55 dB a limity 65/60 dB a že není uplatněn institut staré hlukové zátěže. Město souhlasí s Dokumentací pod podmínkou, že budou použity tyto hlukové limity a nebude použit institut staré hlukové zátěže (V této souvislosti město upozorňuje na překlep v akustickém

posouzení na str. 71 v odstavci uprostřed v předposlední větě je místo Černošice napsáno Radotín.)

Město požaduje použití kolejových bokovnic v celém úseku intravilánu města.

Město podporuje požadavek na použití elastomerové pryžové rohože pod kolejové lože, které utlumí otřesy a emise zemního hluku způsobené kolejovou dopravou v

Město podporuje požadavek obyvatel ulice Dr. Janského a doporučuje v tomto úseku použití protihlukové clony o výšce 73 cm i u koleje ve směru Beroun, případně použití protihlukové clony o výšce 38 cm i u vnitřní koleje ve směru Praha.

Město požaduje, aby v povolení k rekonstrukci tratě dle Dokumentace bylo výslovně uvedeno, že provoz na trati nemůže překročit počty vlakových souprav, které byly podkladem pro zpracování hlukové studie (Akustické posouzení, zakázkové číslo 22.0384-01, zpracované EKOLA group, spol. s.r.o.), která je součástí Dokumentace.

12) návrhová rychlost

Město Černošice s projektem (Dokumentací) souhlasí pod podmínkou, že návrhová rychlost trati nebude převyšovat maximální rychlosti požadované ve společném stanovisku obcí regionu Dolní Berounka ze dne 6. 12. 2018, tj. 90 km/hod. pro nákladní vlaky a 105 km/hod. (včetně profilu V130 a V150) pro osobní vlaky v denních hodinách. S ohledem na vliv rychlosti na hlukové emise a na současnou převažující velmi neuspokojivou technickou kvalitu souprav nákladní dopravy dále požadujeme, aby byla rychlost nákladních vlaků při průjezdu zastavěnou částí města do doby úplné obměny vozového parku nákladních vagónů v nočních hodinách omezena na 60 km/hod při zachování maximálně možné plynulosti pohybu těchto souprav.

13) úprava volných ploch zdí a stěn

Město Černošice s projektem (Dokumentací) souhlasí pod podmínkou, že volné plochy opěrných zdí, stěn či jiných ploch nebudou využity k provedení tzv. legálních graffiti.

V Černošicích dne 25. dubna 2023

Město Černošice
Filip Kořínek, starosta

SUM.architekti připomínky k PD DUR Optimalizace železničního koridoru 2022
03. 04. 2023

Město souhlasí s umístěním stavby za podmínky zapracování níže uvedených připomínek do dokumentace. Připomínky, jejichž zapracování vyžaduje nebo má vliv na územní rozhodnutí, požaduje město Černošice zapracovat v tomto projektovém stupni, ostatní nejpozději v projektové dokumentaci pro stavební povolení. Město požaduje:

- **v dalším stupni zpracování v projektu pro stavební povolení zapracování předloh – souboru podkladů architektonicko-urbanistického řešení Optimalizace trati Černošice, SUM. architekti 2019/6-2023/03 dle proběhlých jednání - viz příloha 1) – dále jen AS. Hlavní odlišnosti dokumentace pro ÚR od předlohy jsou uvedeny níže, část z nich je dokumentována navíc v grafické příloze připomínek 2) soutisk studie s PD**
- **zpracování dalších stupňů dílčích části přípravy projektu (stavební povolení, dokumentace pro provedení, realizace) pod autorským dohledem a podle architektonických studií, zpracovaných architektem města se zapojením dalších nutných profesí specialistů (krajinářský architekt, statika aj.) ve spolupráci se SŽ**

Obecné návrhové prvky

- **doplnit stromy a další vegetační úpravy do veřejných prostranství, nástupišť a dalších řešených ploch záměru dle podrobnějšího řešení krajinářských úprav architekta města v koordinaci s ostatními návrhovými prvky**
- maximálně sdružovat svítidla nástupišť s ostatními prvky a sloupy, zejména orientačního systému, pokud možno i na portály trakce, řešit v koordinaci s ostatními návrhovými prvky – neumisťovat přímo do přístupů na nástupiště, při návrhu intenzit zohledňovat i osvětlení ze stropů přístřešků
- řešit v navazující fázi podrobněji návrh oplocení dle návrhu architekta města – oplocení plnící protihlukovou roli řešit jako dřevěné, ostatní ze svařovaných drátěných dílců v pozinkové úpravě (nikoliv drátěné pletivo dle PD)
- ploty s funkcí PHS (např. mezi tratí a domy v ul. Sadová, Říční aj.) s výškou větší než běžná výška navazujícího oplocení (1,5-1,8m) musí být řešeny s pozvolným náběhem výšky od výšky navazujících běžných plotů, podrobné individuální řešení jednotlivých míst bude dořešeno s architektem města.
- navrhovat výtahy
  - s dveřmi posuvnými na jednu stranu, dovolí tak požadovaný odstup schodů od nástupiště 600 mm dle VL Ž8 a lepší odstup od zábradlí
  - s prosklenými stěnami šachet a kabin
- řešit zábradlí kotvením na kraji se zapuštěním pod pochozí plochu s krycím plechem, u železobetonové zídky překryté dlažbou na kraji, u zatravněných povrchů řešit zídku v úrovni zatravněné plochy, u železobetonové zídky zvýšené nad pochozí plochu na kraji u líce se šikmých chodníkem - typem umístění dle VL Ž12 5.203, vyrovnávací či opěrné zdi se zábradlím řešit tak, aby nevystupovaly nad úroveň chodníku, nebude-li jinak řešitelné odvodnění, pak minimalizovat šířku na tloušťku zábradlí - dořešit detail dle podrobnějšího architektonického návrhu architekta města (např. u vstupů do podchodů aj.)
- použít kamenné obruby na komunikacích (štípané) a kamennou dlažbu (štípanou, štípano –

řezanou, řezanou podle požadavků daného místa) na chodnících včetně podchodů, na zvýšených plochách, dlouhých prazích, chodníkových přejezdech, v pěších a obytných zónách a na nástupištích – podrobné materiálové řešení upřesnit s architektem města začátky a konce šikmých úseků chodníků řešit s výškovým zakroužením

Železniční zastávka Černošice – město požaduje:

ul. Zdeňka Lhoty (od Prahy do Berouna)

- **protáhnout pěší zónu jižním směrem dál tak, aby v jejím rámci bylo umožněno vyhnutí i pro nákladní vozidla.**
- **prověřit větší délku pěší zóny východně do Radotínské tak, aby zakomponovala potřebný prostor pro odstavy kol a cykloboxy.**
- **řešit v propojení Zd. Lhoty s Radotínskou jako pěší zónu, nikoliv jako obytnou dle TZ, zajistit dle TP103 její charakter jako prostoru s preferencí pěší dopravy, jíž jsou ostatní druhy dopravy podřízeny:**
  - maximalizovat pobytový prostor, minimalizovat základní šířku dopravního prostoru na 3,5m (dle ČSN pro D1 obr. 25 3,5m) s rozšířením v místech výhyben (dle ČSN obr. 26 4,5m s vyhnutím), samotný jízdní pruh řešit menší, případně vymezit v dlažbě, bez vodících proužků pro<30km/h (pěší zóna je 20km/h), s odstupy 0,25 + jízdní pruh 2,5 až 2,75 i pro N = 3 až 3,25m < 3,5m, průběh dle grafické přílohy připomínek, rozpracovat v koordinaci s umístěním mobiliáře a vegetačních úprav architektem města.
  - sloupky umisťovat jen v nutných místech a přímo na hraně dopravního prostoru (již obsahuje odstup b_0 a velkorysou šířku jízdního pásu 3 m) dle předlohy AS a grafické přílohy připomínek, průměr max. 100mm nikoliv 300mm - před přístupy na nástupiště, u vjezdu do PZ, na křižovatce - aby dopravní prostor nebyl v rozporu se smyslem PZ "bezpečným rychlým průjezdním koridorem"
  - navrhovat 3 výstupy z výpravní budovy směrem do ul. Zdeňka Lhoty (běžně nemusí být všechny využívány), zajistit před nimi pobytový předprostor, výhybnu umisťovat až dále mimo ně a pouze pro OA
  - řešit místa pro vyhnutí O v poloze dle grafické přílohy, ve vyznačeném místě dle grafické přílohy připomínek před průčelím historického přístřešku k přejezdu neumisťovat sloupky, umožnit tak "neformální" "havarijní" místo pro vyhnutí O1 – dopravní prostor zde vyjde na 4,5m, nebude ale značeno v dlažbě, ani kresbě jízdního pásu
  - zajistit bezpečný přístup od přejezdu na konec nástupiště mimo dopravní prostor, šířka min: 2,4 + 0,1 + 0,25 dle předlohy AS a grafické přílohy připomínek
  - nenavrhovat zvýšené obruby - "chodníček" - podél pěší zóny, ani na mostě nad podchodem, řešit pouze odvodnění, např. minimalizovanou římsou/obrubou – v líci zábradlí nebo jinak ve spolupráci s architektem
  - maximalizovat pobytový prostor před vyrovnávacími/pobytovými stupni a přístupem na nástupiště, odsunout od nich místo pro vyhnutí N směrem k č. parc. 4424/2 dle grafické přílohy připomínek, bude-li to nutné, mobiliář u oplocení může být zrušen

- **upravit oplocení u průjezdu (pěší zóny) za zastávkou Černošice směrem k domu č.p 69 (a částečně i 67) tak, aby znemožňovalo faktické i optické rušení zahrady (nahrazení zábradlí neprůhledným oplocením/zdí o výši 1,8 m, v dřevěném materiálovém řešení).**
- **v prostorech nástupiště, jeho přístupů a pěší zóny řešit pro jízdních kola odstavy a kryté uzamykatelné boxy, jako mobiliář a zámečnické výrobky – vybavení stavby v koordinaci s ostatními návrhovými prvky dle předlohy AS a podle návrhu architekta města (cykloboxy mezi přejezdem a koncem nástupiště, případně dále v prostoru Radotínské a Kazínské, odstavy dle předlohy AS)**
- **hranice oplocení č. parc. 4395 navrhovat dle předlohy AS a grafické přílohy připomínek tak, aby bylo minimalizováno kácení vzrostlé zeleně, zajištěn prostor pro pobytový přístup ke Švarcavě a zajištěn tvar veřejného prostranství dle architektonicko-urbanistického návrhu**
- **znovu podrobněji prověřit možnost zachování lípy v Kazínské u výstupu z podchodu – zvětšit odstupy, podrobněji prověřit vlečnými křivkami, případně omezit odbočení pro N – např. dle skici grafické přílohy připomínek, ve spolupráci s architektem**
-
- upravit průběh obruby před PZZ dle grafické přílohy připomínek, umístit odstavy v koordinaci s infopanelem odjezdů, případně zkrátit závoru PZZ, umístit truhlík na konec nástupiště dle předlohy AS, doplnit služební schody z nástupiště
- svítidlo u PZZ umístit blíž zpevněným plochám, neumisťovat osvětlení do přístupu na nástupiště, ale na druhou stranu komunikace, osvětlení v historickém zastřešení na osy meziokenních pilířů, v krajních rizalitech budovy na osy pilastrů, podrobně řešit jako součást pietní obnovy historické výpravní budovy s architektem města
- zařízením staveniště na č.parc. 4395 neznehodnotit kvalitní vzrostlé stromy zahrady
- změnit polohu značky zákazu zastavení
- zajistit průběh stěny podchodu v přímé návaznosti ploch beze zlomu na opěrnou stěnu
- zajistit větší délku zábradlí vstupu do podchodu v Kazínské dle předlohy AS za segment
- rozpony trakčních brán navrhovat dle předlohy AS
- navrhovat mírnější sklon komunikace v ul. Zd. Lhoty jižně od Kazínské dle předlohy AS, zahájení klesání již od přístupového šikmého chodníku v místě brány TV, podle tohoto řešení jsou v AS navrhovány vyrovnávací/pobytové stupně, jinak by vyšel nevhodný návrh stupňů u přístřešku
- vypustit boční hranu u přístupu šikmým chodníkem na nástupiště dle grafické přílohy připomínek
- služební schody u jižního konce nástupiště umístit u nástupištní hrany, zábradlí na VSMP 3+0,125 dle předlohy AS a VL Ž8.7
- umístit chybějící květinové truhlíky mimo VSMP2,5(3) dle předlohy AS a grafické přílohy připomínek
- nenavrhovat boční opěrnou zeď mezi nástupištěm a ulicí na jižním konci, řešit dle AS, kde jsou schody jsou zakončeny lavicí s opěradlem, plnícím funkci zábradlí

SUM.architekti připomínky k PD DUR Optimalizace železničního koridoru 2022
03. 04. 2023

Vrážská, Dr. Janského (od Prahy do Berouna)

- **trafo s rozpojovací skříní znehodnocují veřejné prostranství náměstí Poštovní/Komenského/Vrážská, ve výhledu znemožní jeho rozšíření po uvažovaném odkupu pozemku č. parc. 416. Pro UR bude jako městem preferované řešení prověřeno, zda je možné tuto skříň s trafem vypustit a sdružit do skříně u rohového domu Poštovní/Komenského, nebude-li možné, bude projednáno jiné řešení.**
- **prověřit demolici stávající rozvodné skříně v oplocení č. parc. 416, zřejmě pro ni přípojková, demolice zřejmě není dokumentována, v případě nutnosti její náhrady bude skříň umístěna co nejseverněji v ulici, nejlépe až na hranici s č.parc. 415 tak, aby byla minimalizována budoucí kolize s veřejným prostranství po uvažovaném odkupu pozemku městem.**
- **umístit rozvaděč obchodního měření ČEZ zastávky tak, aby neznehodnocovalo veřejné prostranství náměstí Poštovní/Komenského/Vrážská při vjezdu do centra a neblokovalo únik z galerie – přednostně v rozpojovací skříni v předchozím bodě u rohového domu Poštovní/Komenského, případně v samostatně přístupné části objektu TTS zastávky.**
- **v prostorech nástupiště, jeho přístupů a chodníků řešit pro jízdních kola odstavy a kryté uzamykatelné boxy, jako mobiliář a záměčnické výrobky – vybavení stavby v koordinaci s ostatními návrhovými prvky dle předlohy AS a podle návrhu architekta města (cykloboxy v části prostoru pod nástupištěm podél šikmého chodníku do podchodu dle předlohy AS v atypickém provedení, případně v omezeném rozsahu jako několik z prvků atypického mobiliáře oddělujících nástupiště od chodníků, případně před budovou města č. parc. 459 v rámci komplexních úprav rozšíření veřejných prostranství, odstavy dle předlohy AS)**
- **dle podkladu architekta dalším stupni aktualizovat architektonické řešení náměstí křižovatky Komenského/Poštovní/Vrážská, zapracovat zúžení prostoru pro pobytové schody a chodník, řešit celou plochu jako vydlážděné náměstí se stromy a pobytovými schody**
- **nenavrhovat opěrnou zídku křídla mostu Švarcavy, místo ní dle předlohy AS řešit vysvahováním z lomových kamenů zespoda od břehu až po přístup opěrné zídky šikmých chodníků do podchodu, ty vysoké do 1 m nad vysvahováním, zajistit přírodní nebo přírodě blízký charakter všech ploch mezi vodotečí a zpevněnými plochami**
- **hranu chodníku u nástupiště u přechodu Karlštejnské vést plynuleji (u č. parc. 6183), vést vhodněji provizorní hranu obruby na protější straně tak, aby bylo více místa pro chodník, návaznost při ponechání obruby řešena vodícím proužkem a dopravním stínem – viz grafická příloha připomínek**
- komplexně optimalizovat výškové řešení II/115 a/nebo sklon chodníku k přístupu na nástupiště tak, aby v přímé přístupu na nástupiště tak jako v předloze AS nebyl stupeň (stupně nástupiště skončí dříve) a aby byl minimalizován nepříznivý sklon přístupu na přejezd z II/115
- prověřit vhodnější průběh hran komunikace II/115 u křižovatky v oblouku dle předlohy AS tak, aby bylo více místa pro náměstí, větší zklidnění ostřejšími oblouky u vjezdu do centra
- rozpracovat architektonické řešení TTS s obkladem dle návrhu architekta města (předpoklad lamely obdobného rozměru jako truhlíky zeleně)

- podélnou obrubu a vysvahování vedle PZZ přejezdu vypustit, řešit dle předlohy – chodník vymezí až hrana opěrné zdi, rovnoběžné s tratí, příčná obruba bude dál ke galerii
- hrany chodníku mezi přejezdem, kolejištěm a nástupištěm vést kolmo na konec nástupištní hrany, bez zaoblení, zídek či obrub nad úroveň chodníku – řešit pouze zábradlím, TTS zarovnána s koncem nástupiště, integrovaná do oplocení, které končí PZZ
- nástupišti chybí služební schody ke kolejišti na kraji slícované s nástupištní hranou (dle VL Ž8), závěr řešit dle AS zábradlím, nikoliv zídkou
- neumisťovat svítidlo přímo do severního přístupu na nástupiště, sdružit se stožárem trakce nebo na kraj stupňů k truhlíku, ostatní osvětlení bude ve stropě přístřešku
- navrhovat chodník podél 461/1 alespoň 2 m, nelze spoléhat na budoucí rozšíření
- opěrné zídky podél svahů Švarcavy upravit dle předlohy AS tak, aby nevystupovaly nad úroveň pochozích ploch
- dle předlohy AS řešení rozšíření mostu řešit rovnoběžně s opačnou stranou mostu jako hospodárnější a pro KSUS přijatelnější řešení, pokud zůstane nerovnoběžně, pak upravit tvar dle grafické přílohy připomínek
- zábradlí k mostu přes Švarcavu dotáhnout k mostku bez zlomu segmentu, zajistit kontinuitu se zábradlím na mostě
- navrhnout květinový záhon vedle výtahu dle předlohy AS řešení
- umístění přechodu, neprodlužující pěší trasy, zúžit délku přechodu a šířku komunikace umístěním zastávky do zálivu
- u vstupu z Dr. Jánského řešit dle předlohy AS truhlík se zelení, zajišťující vodící linie dle VLŽ8 a zlidštění prostředí
- vnější hranu obruby nástupiště u jižního vstupu na nástupiště z Dr. Jánského vést rovnoběžně s komunikací jako její obrubu (rozdíl nástupiště/komunikace cca <280 mm) nebo upravit schody dle grafické přílohy připomínek a přístupový chodník na nástupiště udělat ve sklonu 1/12
- služební schody z nástupiště do kolejiště řešit na kraji v líci nástupištní hrany, zábradlí na VSMP 3+0,125 dle předlohy AS a dle VL Ž8.7, doplnit květinové truhlíky mimo VSMP2,5a3
- mezi nástupištěm a ul. Dr. Janského (pod hotelem Kazín) řešit svodidlo nebo jiným způsobem ochránit nástupiště před vozidly, dořešit s architektem města včetně konkrétního typu (např. typové dřevěné svodidlo)

Přeložka II/115 (Galerie) a související části – město požaduje:

- **na vrcholu opěrné zdi jižního vjezdu do galerie přeložky nenavrhovat oplocení (u č. parc. 416 a 415), ale městské zábradlí sjednoceného vzhledu ostatních zábradlí projektu, zábradlí bude navazující od pobytových schodů přes opěrnou stěnu až po jižní vjezdový portál galerie**
- **architektonický návrh bude včetně navazujících opěrných stěn rozpracován a upraven architektem města ve spolupráci s projektantem tak, aby byla zapracována původní předloha AS, grafické přílohy připomínek a dořešeny detailní funkční požadavky (akustická**

výplň, zábradlí, zábrany a kotvení bran trakce, aj.):

- neprodlužovat opěrnou zeď jen kvůli dodržení svahování 1:2 pro nesoudržné zeminy, umožnit mírně větší sklon, případně svah zpevnit (rohoží, sítí, užitím zeminy větší soudržnosti) a zkrátit tak zeď dle původního návrhu AS
- maximalizovat odstup vrcholu zlomu segmentů opěrné stěny u křídla severního portálu, maximalizovat tak pás zeleně – budou použity žlabovky 200–300 mm v obou úrovních, zábradlí kotveno s lícem kraje, chodník pouze 1,5m, nad opěrnou zdí pod svahem nízká obruba 20-30 cm v betonu jako malá opěrka, svah nad chodníkem nad opěrnou zdí bude zpevněn např. rohoží, sítí apod.
- průvlak nad sloupy galerie řešit jako obrácený skrytý nad deskou se shodnými spodními hranami nadpraží se stropní deskou, tu řešit bez náběhu
- řešit zábradlí stropu k trati plné železobetonové, jako monolitickou součást průvlaku nad sloupy, nikoliv zámečnické, přesah 250 mm řešit přímo železobetonovou konstrukcí, integrující průvlak, strop i parapetní zábradlí, v portálech bude zábradlí ocelové
- sokl pod sloupy bude širší než na ní položené kulaté sloupy min. o 150 mm, sloupy posunout o 75 mm ke trati v prostoru římsy, vyloučit tak nepříznivé detaily slícování kulatých sloupů se soklem a podpořit tektoniku, vzniklý prostor bude použit pro průběžné zábradlí, montované na hranách soklu průběžně před sloupy
- rozsah a provedení zábradlí mezi přeložkou a kolejištěm členit dle významu a účelu rozdělením na dva typy:
  - v severní části s omezeným přístupem osob proti pádu ze železničního svršku do silnice ocelové úhelníkové se 2-3 vodorovnými příčlemi dle VL SŽ, průběžné za sloupy na vnitřní hraně zídky, bez tvarové změny navazující na zábradlí sousedící opěrné zdi

- v jižní části proti pádu a vstupu do kolejiště z chodníku přeložky "městské" mostní, na vnější hraně soklové zdi vně před sloupy, v jednotném vzhledu zastávek, bez tvarové změny navazující na zábradlí opěrné zdi přeložky architektonický návrh galerie bude rozpracován a upraven architektem města ve spolupráci s projektantem tak, aby zábrany trakce, kotvení bran
  - horní hranu soklu řešit nikoliv lomenou, ale v jedné přímce od nejvyššího jižního do nejnižšího severního bodu, tím zjednodušit a zlepšit tvarové řešení
  - sloupy trakčního vedení montovat z boku na železobetonovou konstrukci – nadpraží průvlak, kde zůstanou jsou mimo VMP a VSMP
- řešit shodným materiálem severní portál i křídla sousedící opěrné stěny, buď s nebo bez akustického obkladu, případně akustický obklad navrhovat jen u opěrné stěny jižního portálu
- umožnit popnutí opěrných zdí popínavými rostlinami
- řešit návaznost cesty k severního portálu na č. parc. 9/9 na stávající cestu na č.parc. 10 ,9/2 a 9/4
- u opěrné stěny u podjezdu SO 04-38-82 řešit i odkloňující se dva krátké segmenty jako obloukové, sledující horní cestu, tečně navazující na přeložku
- odvodnění pod novým mostem trati vést do parku u řeky
- minimalizovat průměr okružní křižovatky dle zaslaného řešení dopravního specialisty města.

- upozorňujeme, že chybí podrobnější geoprůzkum svahu k ulici Komenského (který je geologicky problematický)

Železniční zastávka Černošice Mokropsy – město požaduje:

oplocení trati navrhnout v minimální vzdálenosti 3,5 m od osy koleje, nikoliv na hranici pozemku, kde znehodnotí zeleň města a vytvoří zátěž pro město i Správu železnic, město zajistí údržbu zeleně

- **v prostorech nástupišť, jeho přístupů a chodníků řešit pro jízdních kola odstavy a kryté uzamykatelné boxy jako mobiliář v koordinaci s ostatními návrhovými prvky dle předlohy AS a podle návrhu architekta města, v koordinaci s akcí města rozšíření parkoviště P+R**
- výška oplocení / PHS u objektů SO 04-45-12 a SO 04-45-13 počítat od rostlého terénu, nikoliv od hrany koleje;

Strana kolejiště Zdeňka Lhoty (od Berouna do Prahy)

- jižní přístup na nástupiště dle předlohy bez zkrácení zeleně
- jižní přístup na nástupiště prověřit tak, aby byl v souladu s budoucím rozvojem předzastávkového prostoru, nutno koordinovat obě akce
- poloha některých prvků neodpovídá předloze AS, nutno rozpracovat v další fázi dle rozpracování architektonického návrhu architekta města (sloupy, zábradlí, průběh stupňů, průběh hrany nástupiště a obruby sousedícího trávníku severně od VB, délka rampy u přejezdu Říční)
- výškový zlom přístupu na nástupiště z Říční se zakružovacím obloukem umístit do zlomu obruby
- Strana kolejiště Dr. Janského (od Berouna do Prahy)

Strana kolejiště Dr. Janského (od Berouna do Prahy)

- **v dalším stupni dokumentace na základě návrhu architekta města a dohody s vlastníky zapracovat architektonické řešení plotu/PHS mezi nástupištěm a soukromými pozemky, včetně jeho výšky, která může být proměnlivá, tak aby byl minimalizován bariérový účinek a zajištěn kvalitní jednotný vzhled veřejných prostranství a nástupiště – výška jižní strany oplocení, navazující na ul. Dr. Janského, bude minimalizována na výšku běžného oplocení 1,5 - max. 1,8m a oplocení bude částečně průhledné.**
- **řešit komplexně a logicky koncepci přejezdu Říční, ulice Říční mezi Zd. Lhoty a Dr. Jánského – zejména zajistit kvalitní pěší trasy podél Říční a přístupy z ní na nástupiště:**
  - zajistit chodníky min. š. 2m a více po obou stranách
  - zachovat umístnění kontejnerů v ul. Říční, byť může být v jiné poloze, např. přimknuté k budově prodejny, nebo v jiném místě segmentu ulice
  - pro zajištění výše uvedeného využít pro náhradu pozemku 2614/1 zbytkový nevyužitý prostor pozemku 6192/59 a zalícovat tak oplocení s protihlukovou funkcí do jedné linie se sousedním pozemkem 2613
  - řešit polohu přejezdu tak, aby navazoval v přímé od Dr. Jánského po Zd. Lhoty, v koordinaci s budoucím řešením P+R dle předlohy AS řešit křižovatku jako navazující nikoliv T

- osvětlení nenavrhovat do přístupového chodníku (jižní přístup na nástupiště)
- nenavrhovat dva druhy osvětlení vedle sebe
- infotabuli zastávky sdružit na sloup trakce
- opěrnou zeď přístupu do podchodu nenavrhovat v oblouku, ale přímými segmenty dle předlohy AS, polohu, tvar a zlomy zdí se zábradlím dle předlohy AS (v mezipodestě)
- šikmý chodník přístupu od autobusové zastávky začít trochu později, stupně zalícovat s rampou dle předlohy AS
- pobytové schody s mobiliářem řešit bez oddělujících madel dle předlohy AS
- panel OS nenavrhovat do lavice mobiliáře v přístřešku