ČERNOŠICE

Město Černošice
Karlštejnská 259
252 28 Černošice

SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a
130 80 Praha 3

K rukám Ing. Romana Čítka

Vyřizuje: Šimon Hradilek, radní
Telefon: 777 881 976
E-mail: simon.hradilek@mestocernosice.cz
Naše č.j./sp. zn.:
Vaše sp.zn. 20/002712/204

Město Černošice bylo přípisem zn. 20/002712/204 ze dne 5. března 2020 (doručeno 24. dubna 2020) 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, jakož i zapracování řady požadavků města Černošice, rozumí, že do dokumentace nemohly být zapracovány požadavky, které teprve vzejdou z projednání EIA, nicméně s Dokumentací **nesouhlasí**, a to z těchto důvodů:

1) Technologický objekt zázemí výhybek

Město Černošice požaduje, aby byla vybudována řádná komunikace k technologickému objektu zázemí výhybek (km 12.9) přímo z veřejně dostupné místní komunikace tak, aby byla do budoucna zajištěna bezproblémová obsluha tohoto objektu.

Město Černošice požaduje, aby bylo počítáno s možností výsadby izolační zeleně v okolí objektu.

2) Komunikace SO 04-43-53

Město Černošice nesouhlasí s tím, aby byla provedena tato komunikace navrženým způsobem, neboť nenavazuje na žádnou existující ani plánovanou komunikaci pro motorová vozidla

Město Černošice požaduje, aby tato komunikace byla navržena způsobem odpovídajícím povaze místa, tzn. jako komunikace pro pěší s hypotetickým nouzovým dojezdem motorových vozidel. Budování asfaltové komunikace je tomuto účelu nepřiměřené.

3) Opěrná zeď SO 04-38 85 (pod hřbitovem)

Město Černošice oceňuje, že návrh této opěrné zdi vychází z požadavků města.

Město Černošice požaduje, aby nebylo použito typizované zábradlí, ale aby bylo zábradlí zvoleno dle architektonického návrhu dle dohody s městem.

Město Černošice požaduje, aby návrh umožnil zakrytí opěrné zdi popínavými rostlinami.

4) Galerie

Město Černošice požaduje, aby nebylo použito typizované zábradlí, ale aby bylo zábradlí (zábrana) zvoleno dle architektonického návrhu dle dohody s městem.

Město Černošice navrhuje, aby bylo v prostoru mezi vozovkou a železnicí namísto typizovaného zábradlí použito zábradlí s hlukově pohltivou plnou výplní pro omezení hluku z provozu vozidel z galerie.

Město Černošice požaduje omezení rychlosti v galerii 40 km/hod.

5) Opěrná zeď SO 04-38-84 (výjezd z Galerie)

Město Černošice požaduje, aby nebylo použito typizované zábradlí, ale aby bylo zábradlí zvoleno dle architektonického návrhu dle dohody s městem.

6) Komunikace propojení Radotínská x Zd. Lhoty

Město Černošice požaduje, aby bylo zvoleno takové stavebně technické uspořádání komunikace, které ještě výrazněji posílí postavení komunikace jako dojezdové lokální komunikace s výrazným pohybem chodců a cyklistů v prostoru vozovky (např. lokálním zúžení komunikace, prvky mobiliáře), a to i s ohledem na restaurovanou budovu zastávky Černošice. Jedná se zvláště o racionalizaci prostorového řešení komunikace a volbu vhodného povrchu. V tomto směru je nezbytné doplnit dokumentaci tak, aby ji bylo možné spolehlivě posoudit.

7) Podchod Černošice

Město Černošice požaduje rozšíření podchodu na 8 m dle architektonického návrhu, a to tak, aby tento rozšířený podchod mohl pro pěší a cyklisty nahradit rušený přejezd Kazín.

8) Zastávka Černošice

Město Černošice oceňuje návrh zachování a zrestaurování dosavadní budovy zastávky Černošice. Město Černošice požaduje, aby bylo vnitřní uspořádání budovy zastávky navrženo tak, aby umožnilo i případné jiné způsoby využití kromě prodeje jízdenek – např. prodej občerstvení apod.

Město Černošice nesouhlasí s umístěním a navrhovaným provedením přístřešků v zastávce (s výjimkou restaurované historické budovy s přístřeškem), a požaduje umístění a provedení těchto přístřešků dle architektonického návrhu dle dohody s městem.

Město Černošice nesouhlasí s umístěním objektu TTS vedle přístřešku na nástupišti ve směru Beroun.

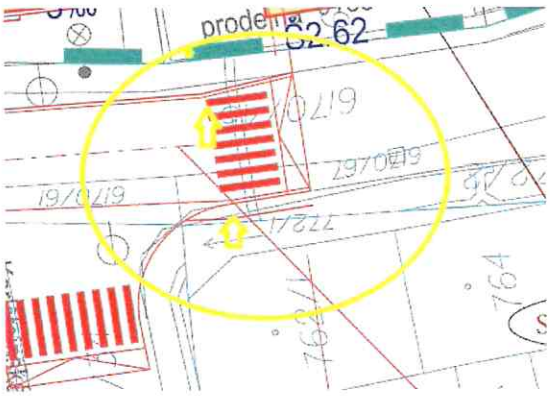
Město Černošice požaduje, aby závory přejezdu pro chodce byly provedeny na celou šířku komunikace a vybaveny zábranami proti podlézání. Oplocení trati by mělo být provedeno v maximální možné míře tak, aby nebylo možné závory obcházet. Město Černošice požaduje detailnější projekční zpracování přejezdu a bezprostředního okolí, včetně zákresu příslušného oplocení.

Město Černošice požaduje, aby bylo materiálové provedení pochozích ploch zastávky, prvků mobiliáře, zábradlí a případného oplocení provedeno dle architektonického návrhu dle dohody s městem.

Město Černošice požaduje, aby zastávka Černošice byla vybavena informačním systémem pro cestující, který bude zobrazovat nejen informaci o předpokládaných dobách zpoždění, ale taktéž o aktuálních polohách vlaků.

9) Komunikace ul. Vrážská u křižovatky s Karlštejnskou

Město Černošice požaduje posun komunikace k zastávce a rozšíření prostor chodníku před stávající cukrárnou a rozšíření chodníku před hotelem Slánka, neboť stávající návrh obsahuje nevhodné navázání řešených úseků.



Návrh možného řešení (černá linka)

10) Opěrná zeď podél ulice Zd. Lhoty

Město Černošice nesouhlasí s použitím typizovaného zábradlí na koruně opěrné zdi při 1. traťové koleji podél ulice Zd. Lhoty a požaduje provedení dle architektonického návrhu po dohodě s městem. S ohledem na ochranu níže položenou ulici Zd. Lhoty lze uvažovat o zvýšení opěrné zdi tak, aby sloužila

zároveň i jako nízké oplocení trati s příspěvkem k útlumu hluku.

11) Technologický objekt zázemí výhybek

Město Černošice nesouhlasí s umístěním technologického objektu zázemí výhybek plánované odbočky Berounka, která je součástí navazující stavby, („**Budova**") v křižovatce ulic Zd. Lhoty a Říční a s architektonickým provedením Budovy.

Město Černošice požaduje, aby Budova:

i) byla v rámci pozemku č. parc. 6192/61 posunuta směrem od křižovatky a byla umístěna přibližně proti pozemku č.parc. 4727/18, a to co nejdále od komunikace Zd. Lhoty;

ii) byla navržena způsobem, který minimalizuje výměru zpevněných ploch a který bude odpovídat urbanizovanému prostředí. Město Černošice požaduje zapojení architekta při návrhu Budovy.

12) Přejezd Říční

Město Černošice požaduje, aby v přejezdu byly chodníky po obou stranách.

13) Řešení zastávky Černošice – Mokropsy

Město Černošice nesouhlasí s návrhem řešení zastávky Černošice – Mokropsy (umístění podchodu, nástupišť a budov).

Město Černošice požaduje, aby zastávka Černošice – Mokropsy byla řešena dle studie předložené zástupci Města Černošice (zpracované arch. Františkem Štáfkem) včetně vybudování nové budovy zastávky.

Město Černošice nesouhlasí s umístěním a navrhovaným provedením přístřešků v zastávce a požaduje umístění a provedení těchto přístřešků dle architektonického návrhu dle dohody s městem.

Město Černošice požaduje, aby bylo materiálové provedení pochozích ploch zastávky, prvků mobiliáře, zábradlí a případného oplocení provedeno dle architektonického návrhu dle dohody s městem.

Město Černošice požaduje, aby zastávka Černošice i zastávka Mokropsy byla vybavena informačním systémem pro cestující, který bude zobrazovat nejen informaci o předpokládaných dobách zpoždění, ale taktéž o aktuálních polohách vlaků.

14) Přejezd Dr. Janského

Město Černošice požaduje, aby v přejezdu byly chodníky po obou stranách (tedy i na straně ve směru Beroun), a to v souvislosti s vybudováním obslužné komunikace k výhybkám (dle jiného projektu).

15) Úprava geometrických parametrů koleje

Město Černošice požaduje úpravu geometrických parametrů koleje v oblouku v prostoru zastávky

Mokropsy (snížení převýšení a zkrácení přechodnice), tak aby bylo možné v odbočce Berounka konstruovat kolejové spojky pro rychlost 60 km/hod, viz dále

16) Provedení oplocení

Vzhledem k tomu, že trať a zvláště způsob oddělení tratě od jejího okolí zábradlím, oplocením, stěnami a protihlukovými opatřeními je obyvateli města vnímáno jako velmi závažné a citlivé téma, **město Černošice požaduje z důvodu lepší orientace a i vyloučení opomenutí či přehlédnutí nějaké konstrukce v dokumentaci doplnění dokumentace o přehlednou situaci zábradlí, oplocení, opěrných zdí, vertikálních protihlukových opatření a dalších podélných konstrukcí podél trati, a to způsobem, kdy jednotlivé konstrukce budou přehledně vyznačeny tlustými čarami a odlišeny barvou a druhem čáry (plná, čárkovaná, tečkovaná, čerchovaná atp.) s popisem přímo ve výkresu.** Tento požadavek je městem považován za zcela zásadní pro možnost reálně posoudit předkládanou dokumentaci.

Město Černošice nesouhlasí s navrhovaným provedením oplocení a požaduje provedení oplocení dle architektonického návrhu dle dohody s městem.

(začátek galerie) – Město Černošice nesouhlasí s provedením oplocení typu B (tedy prefabrikovaný systém z železobetonových prvků o výšce 2 m) v délce 32 m. Město Černošice požaduje provedení oplocení dle architektonického návrhu dle dohody s městem.

(nad galerií) – Město Černošice nesouhlasí s provedením oplocení typu B (tedy prefabrikovaný systém z železobetonových prvků o výšce 2 m) v délce 255 m. Město Černošice požaduje provedení oplocení dle architektonického návrhu dle dohody s městem. Toto oplocení navíc zasahuje do centrální části Černošic, které urbanisticky devalvuje.

(mezi zastávkou Černošice a zastávkou Mokropsy) **Město Černošice naprosto odmítá a nesouhlasí s provedením oplocení typu C (tedy prefabrikovaný systém z hliníkových pohltivých panelů, vč. soklového panelu do ocelových sloupků HEB; výška 1,5 m) v délce 663, 115a 147 m. Výstavba toto plného vysokého oplocení by měla devastující dopad na prostředí města a vedla by (mimo jiné) k rozdělení města. Je nepochopitelné, že je navrhováno toto oplocení za situace, kdy Město Černošice dlouhodobě odmítá vysoké PHS. Město požaduje, aby bylo zpracováno oplocení, které nepovede k urbanistickému rozdělení města na dvě části.** Město Černošice požaduje provedení oplocení dle architektonického návrhu dle dohody s městem.

(u zastávky Mokropsy) – Město Černošice nesouhlasí s provedením oplocení typu B (tedy prefabrikovaný systém z železobetonových prvků o výšce 2 m) v délce 183 m. Město Černošice požaduje provedení oplocení dle architektonického návrhu dle dohody s městem. Toto oplocení navíc zasahuje do části veřejného prostoru u zastávky Mokropsy, který urbanisticky devalvuje.

17) Provedení opěrných zdí

Město Černošice požaduje, aby návrh řešil provedení zárubních a opěrných stěn, a to tak, aby tyto stěny lépe zapadly do prostředí města [strukturovaný povrch, materiálové a barevné řešení (barva, obklad,

kombinace), uplatnění popínavé nebo lokálně umístěné nízké zeleně]. V tomto směru je nezbytné doplnit dokumentaci o architektonické pohledy tak, aby vůbec bylo možné dokumentaci posoudit.

Město Černošice požaduje, aby u opěrných zdí byl ponechán prostor k zakořenění popínavých rostlin tak, aby tyto opěrné zdi mohly porůst zelení.

Město Černošice požaduje, aby na opěrných zdech nebylo použito typizované zábradlí, ale aby bylo zábradlí zvoleno dle architektonického návrhu dle dohody s městem. (V této souvislosti Město Černošice vyjadřuje obavu, aby nebylo na stavebních objektech použito typické modré zábradlí, jak je používáno na řadě železničních staveb).

18) Zeleň

Město Černošice nesouhlasí s tím, že v celém úseku dochází k výrazné redukci stávající zeleně, která, byť je do značné míry nekultivovaná (náletová, málo hodnotná), představuje výrazný ekologický prvek v intravilánu – jedná se, zjednodušeně řečeno, o „zelený klín", vnášející přírodní prvky zeleně do zastavěné části města.

Město Černošice požaduje, aby v úseku zastávky Černošice nebyly při optimalizaci odstraněny existující vzrostlé stromy, je-li to možné. Zeleň je důležitá pro zachování příjemného prostředí na zastávkách, pro přirozené snížení teploty ulic v horkých teplých dnech a pro snížení prašnosti.

Město Černošice požaduje, aby byla stávající odstraněná zeleň nahrazena nějakou vhodnější formou, aby byly prostory vniklé zúžením prostoru kolejiště vhodným způsobem osazeny zelení a aby byl koncepční návrh doprovodné zeleně nedílnou součástí projektu.

19) Návrhová rychlost

Město Černošice nesouhlasí s návrhovou rychlostí trati a požaduje, **aby stavební parametry trati v celé délce úseku neumožňovaly vyšší rychlost než 105 km/hod pro rychlostní profily V130 a V150. Město Černošice zároveň požaduje, aby maximální rychlost nepřevyšovala 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. pro všechny kategorie osobních vlaků (včetně vlaků s naklápěcí skříní) 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.

Město Černošice požaduje užití kolejové spojky pro 80 km/hod na pražském zhlaví nové výhybny Kosoř, a to tak, aby byla zajištěna maximální plynulost jízdy všech souprav měnících traťovou kolej ve výhybně.

Město Černošice požaduje užití kolejových spojek pro minimálně 60 km/hod v odbočce Berounka (součást navazující stavby) a uzpůsobení geometrických parametrů koleje v sousedícím oblouku, a to tak, aby byla zajištěna maximální plynulost jízdy všech souprav měnících traťovou kolej v odbočce.

20) Hluk

Město Černošice považuje za pozitivní, že k řešení problematiky hluku v projektovaném úseku nejsou navrhovány vysoké protihlukové stěny (s výjimkou dvou dílčích úseků dle dohody s Městem Černošic), a že je počítáno s plošným použitím bokovnic.

Město Černošice požaduje dopracovat do dokumentace následující opatření k tlumení hluku tak, aby se hluková zátěž po provedené rekonstrukci co nejvíce blížila hygienickým limitům bez uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž i v těch úsecích, kde tato korekce má být využita:

- plošné použití bokovnic (kolejových absorbérů) v technologii s nejvyšší možnou dostupnou účinností (Město Černošice oceňuje použití bokovnic, požaduje však technologii s nejvyšší možnou dostupnou účinností v době přípravy zakázky);
- použití nízkých protihlukových clon (nepřevyšující cca. 80 cm výšky nad kolej), případně ve vybraných úsecích nahradit drátěné oplocení prostoru trati plným nízkým plným plotem/zídkou (s výškou odpovídající nízkým protihlukovým stěnám) s protihlukovými účinky (takovéto nízké plné oplocení / zídka však musí respektovat urbanizované prostředí města a její konkrétní podoba musí být odsouhlasena městem).;
- použití mini sound protection walls;
- použití pryžových podložek pod patu kolejnice;
- použití mezikolejových absorbérů (například rohože z pryžových jehlanů, pochozí rohože z hlukově pohltivého materiálu, atd.).
- v úseku km 14,3 až 15,0 (a případně i v dalších místech, kde není možné hluk snížit využitím protihlukových stěn) umístění antivibrační rohože na dno štěrkového lože;
- Město Černošice požaduje omezení rychlosti vozidel v galerii 40 km/hod, viz výše.

Město Černošice požaduje, aby protihluková opatření IPO byla s občany projednána již v průběhu příprav projektu a závazně realizována před dokončením optimalizace.

Použitím všech dostupných protihlukových opatření (s výjimkou použití vysokých PHS) lze dosáhnout výrazného snížení hlukové zátěže, což Město Černošice považuje z hlediska snahy o přiblížení se k hlukovým limitům dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v platném znění, za velmi podstatný příspěvek, jakož i důležitý krok k úspěšné realizaci záměru rekonstrukce.

21) Místní komunikace

Město Černošice požaduje, aby součástí PD byl také přesný popis použití místních komunikací ve vlastnictví Města Černošice, které by měly být jakkoli používány při provádění rekonstrukce.

Město Černošice požaduje, aby byl před zahájením rekonstrukce proveden pasport všech takovýchto místních komunikací a aby investor po skončení rekonstrukce na své náklady odstranil veškeré poškození či nadměrné opotřebení místních komunikací a uvedl místní komunikace nejméně do stavu zachyceného pasportem.

22) Bezpečnost přejezdů

Město Černošice požaduje, aby byly závory na všech přejezdech provedeny na celou šířku komunikace a vybaveny zábranami proti podlézání. Oplocení trati v bezprostředním okolí závor a přejezdu jako celku by mělo být provedeno v maximální možné míře tak, aby nebylo možné závory obcházet. Město Černošice požaduje detailnější projekční zpracování jednotlivých přejezdů a bezprostředního okolí, včetně zákresu příslušného oplocení.

23) Postup prací

Město Černošice požaduje, aby práce s hlučnou technikou (bagry, sbíječky, apod.) byly alokovány do denních hodin a nedocházelo tak k nadměrnému rušení nočního klidu. Město Černošice požaduje v dokumentaci upřesnit, jaké práce a s jakým dopadem na hlukovou situaci budou prováděny v době nočního klidu.

Shrnutí

Za zcela zásadní pro vyslovení souhlasu města s dokumentací město Černošice považuje řešení otázky návrhové rychlosti, oplocení trati, hluku a celkového architektonického provedení dle dohody s městem.

Město Černošice toto své vyjádření ještě doplní o připomínky z hlediska možných dotčených sítí, neboť zpracování takového posouzení projektové dokumentace si vyžádá více času.

V Černošicích dne 22. 6. 2020, na základě projednání v Komisi pro rekonstrukci železnice a následného projednání a schválení Radou města Černošice na její schůzi č. 48 dne 22. 6. 2020.

Mgr. Filip Kořínek

starosta města Černošice

Město Černošice
Karlštejnská 259
252 28 Černošice