

Příloha ke Společnému stanovisku starostů obcí regionu Dolní Berounka k rekonstrukci trati Praha - Beroun

Z hlediska stavebního je za vhodné parametry považováno:

PRAHA – RADOTÍN

- zřídit nový podchod pro pěší v blízkosti dnes naprosto nevyhovujícího a velmi nebezpečného úrovněového přejezdu v ulici Na Betonce, spolu se zrušením tohoto přejezdu
- rozšíření stávajícího jednopruhového podjezdu pod železnici v ulici Prvomájová na dva pruhy jako náhradu za zrušení železničního přejezdu v ulici Na Betonce
- nová nástupiště (prodloužení stávajících) k novému podchodu u ulice Na Betonce
- nový podchod pro pěší proti sportovní hale
- zřízení nové zastávky Radotín – Sídliště
- realizace nezbytných protihlukových stěn
- respektování navržené „pravobřežní komunikace“ (silniční obchvat Radotína) v souběhu s vedením drážního tělesa mezi Radotínem a Černošicemi spolu s mimoúrovňovým křížením železnice s ulicí Karlická

ČERNOŠICE

- Odstranění přejezdu silnice II/115 realizací přeložky silniční komunikace, s níž již počítá nový územní plán platný od roku 2010.
- Odstranění přejezdu v km 14,2, jako náhradu zajistit propojení ul. Zdeňka Lhoty s ul. Radotínská vlevo podél tratě, a to jako místní komunikace s omezeným průjezdem (opět v souladu s novým, již platným územním plánem, který takové řešení přepokládá).
- Zachování stávající polohy zastávky Černošice
- Rekonstrukce podchodu, včetně bezbariérového přístupu
- Jako náhradu za zrušený podchod v km14,5 vybudovat nový podchod v km14,7
- Zachování úrovněového přejezdu ul. Říční
- Zachování polohy zastávky Černošice – Mokropsy
- Rekonstrukce stávajícího podchodu, včetně bezbariérového přístupu
- Zachování křížení trati s ul. Dr. Janského
- Protihluková opatření řešit bez plošného použití protihlukových stěn, aby nedošlo k poškození urbanistického a krajinného rázu lokality a optickému rozdělení města

VŠENORY

- PHS - jednoznačný nesouhlas s jejich výstavbou na území obce, v souladu s všeobecným míněním v celém regionu, že hluk lze snížit použitím jiných opatření v rámci rekonstrukce trati i skrze modernizaci vozového parku.
- železniční most - zajistit maximální odhlučnění, je největším zdrojem hluku při průjezdu vlaků.
- zastávka – zachovat její stávající polohu. Vybudovat polo-uzavřené přístřešky vhodného typu na obou nástupištích (ve směru na Prahu pro cca 50 osob) a vybavit je moderním informačním systémem pro cestující. Předpokladem je vyústění bezbariérových ramp v těchto přístřešcích a zároveň stavební či technické zajištění těchto přístřešků proti vnikání většího množství sněhu či vytváření vnitřní námrazy.

- železniční přejezd – zachovat a přebudovat pro potřebu těžké dopravy (popeláři, fekál, hasiči, zemědělská výroba, stavební činnost). V případě úvahy o jeho zrušení požadujeme zajistit výše uvedenou dopravní obslužnost celého území mezi řekou a železniční tratí jiným způsobem, rychlejším a bezpečnějším.
- podporujeme variantu mimoúrovňového řešení nájezdu na most v Dobřichovicích; s narůstající intenzitou automobilové dopravy začíná být situace na stávajícím železničním přejezdu v průběhu dne dosti kritická.

DOBŘICHOVICE

- Hluk řešit rekonstrukcí kolejového svršku a spodku, použitím bezstykových kolejí, pryžových absorbérů a protivibračních opatření. PHS v co nejmenší míře, max. výška 1m-
- Vyřešit křížení silnic Palackého a Všenorská s tratí jako mimoúrovňové.
- Vybudování zárubní zdi podél ulice Tyršovy.
- Vyřešit přechod pěších pod či nad tělesem trati na min 3 místech na katastru Dobřichovic
- Vyřešit cesty pro pěší při překonávání tělesa trati pro chodce – ty by měly být součástí zejména mimoúrovňových křížení případně v místech současných přejezdů.
- Rozšíření Park and Ride
- Odstranění starých zátěží kolem trati

KARLÍK

- Obec Karlík není sice položena bezprostředně na železniční trati Praha - Beroun a hluk prozatím přímo neobtěžuje obyvatele Karlíka. Ale jako denní uživatelé silniční trasy, křižující železniční trať, podporujeme požadavky starostů obcí, kterými přímo železniční trať prochází, na mimoúrovňové křížení silniční komunikace se železniční tratí, podporujeme požadavek starostů nebudovat neuváženě protihlukové stěny v údolí Berounky, a tím poškodit jedinečný krajinný ráz. Dále podporujeme zvážení možnosti rozšíření parkovacích míst u dobřichovického nádraží.

LETY

- Zastávka Lety není již v ÚP. Nevyžadujeme její zřízení.
- Vzhledem k tomu, že větší část obce leží na druhé straně řeky Berounky, bylo by vhodné protihlukové bariéry v lokalitě Za vodou řešit na základě hlukové studie. V případě nutnosti doporučujeme řešit např. trojsklo u oken rodinných domů apod.
- Provést rekonstrukci podjezdu mezi městem Řevnice a obcí Lety /objížďka železničního přejezdu Řevnice/ tak, aby vyhovoval současným potřebám.

ŘEVNICE

- V současné době se připravuje změna územního plánu, která zohlední podjezd silnice II/115 v oblasti železniční stanice. Město navrhuje, aby tento podjezd byl součástí připravované investice, protože v době její realizace bude podjezd v územním plánu.
- V případě, že dojde k rekonstrukci mostu v ulici U Viaduktu, požadujeme zvážení možnosti jeho rozšíření pro zvýšení bezpečnosti chodců.

- Město jako majitel přilehlých pozemků nemá zájem na zachování odstavné koleje určené dříve pro potřeby uhelných skladů a souhlasí s jejím odstraněním.
- Těleso železnice je součástí protipovodňových opatření města. To ovlivňuje i požadavky na technické řešení příslušných mostních a dalších objektů.
- Město se bude snažit o minimalizaci rozsahu protihlukových stěn. Jejich nezbytnost bude muset být prokázána během projednávání příslušných dokumentací.

ZADNÍ TŘEBAŇ

- Souhlasíme se zrušením stávajícího přejezdu do chatové oblasti Pod Chybou za podmínky zřízení nového přejezdu v blízkosti železničního mostu přes Svinařský potok
- Zachování žel. přejezdu v ul. U Mlýna
- Pro umístění technologických zařízení využít a rekonstruovat stávající budovu
- Rekonstruovat stávající nákladovou plochu jako P+R
- Protihlukové stěny jen v minimální míře, omezená výše v závislosti na estetickém hledisku, ideálně prosklené, odhlučnění přejezdů jiným způsobem

HLÁSNÁ TŘEBAŇ

- Území obce Hlásná Třebaň se železniční trať 171 Praha-Beroun přímo nedotýká, ale zasahuje jej ochranným pásmem. Proto jediné, čím nás provoz trati omezuje, je hluk. Pro omezení hlučnosti dáváme z estetických důvodů přednost jiným řešením, než je výstavba protihlukových stěn podél celé trati.

KARLŠTEJN

- PHS - nesouhlas s jejich výstavbou na území obce
- zachování všech protipovodňových opatření obce
- úprava parkoviště u nádraží

SRBSKO

- Srbsko nesouhlasí s vybudováním protihlukových stěn uvnitř obce. Přikláníme se k řešení pomocí rekonstrukce kolejového svršku i spodku, použití bežešvých kolejí, pryžových absorbérů a protivibračních opatření. Další požadavky při rekonstrukci tratě:
- Oprava podchodu a zamezení přecházení kolejiště.
- Oprava čekáren.
- Vybudování světelného nápisu s informacemi o příjezdu/zpoždění/zrušení vlakového spoje. Prodejna jízdenek, a tím i čekárna, je velmi často uzavřena a lidé čekají na nástupišti bez jakýchkoliv informací.

TETÍN

- oprava silničního mostu (nadjezdu v km 35,438 a odstranění staré mostovky zanechané podél trati při předchozí výměně mostovky
- zachování propustku v km 36,539 ve stávajícím rozměru
- vybudování nebo úpravu propustku v km 37,276 tak, aby mohl sloužit jako podchod pro pěší. Před elektrifikací trati byl v těchto místech přejezd se závorami, po jeho zrušení zde donedávna (2006) vedla značená turistická cesta, tato je na mapách uváděna dodnes jako jediná přístupová cesta od Berounky do Tetína a obec má zájem na jejím zachování (obnovení).