

Město Černošice
Riegrova 1209
252 28 Černošice

SUDOP PRAHA a.s.
Projektové středisko Plzeň
Husova 71
301 00 Plzeň 3

Vyřizuje: Šimon Hradílek, radní
Telefon: 777 881 976
E-mail: simon.hradilek@mestocernosice.cz
Naše č.j./sp. zn.: MUCE 43875/2019 OISM
Vaše č.j.: 230/058/190506/Sa

Město Černošice bylo přípisem zn. 230/058/190506/Sa ze dne 6. května 2019 požádáno o vyjádření (nebo závazné stanovisko, popř. stanovisko) k projektové dokumentaci ve stupni DUR k akci „Optimalizace trati odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“ (dále jen „**Dokumentace**“).

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

s Dokumentací **nesouhlasí**, a to z těchto důvodů:

1) technologický objekt zázemí výhybek

Město Černošice nesouhlasí s umístěním technologického objektu zázemí výhybek („**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.

2) 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) při jednání s projekčním týmem vedeným Ing. Martínkem.

3) přejezd Dr. Janského

Město Černošice nesouhlasí:

i) se zvětšením úhlu přejezdu Dr. Janského, pokud by tato skutečnost měla způsobit, že závory budou zavírány již při pobytu vlaku v zastávce Černošice;

ii) s tím, že přejezd Dr. Janského v návrhu neobsahuje část přechodu pro pěší.

Město Černošice požaduje, aby přejezd Dr. Janského, traťová rychlost a bezpečnostní zařízení byly upraveny tak, aby se závory na přejezdu Dr. Janského zavíraly až poté, co vlak opustí zastávku Černošice.

Město Černošice požaduje, aby byl přejezd Dr. Janského obsahoval část určenou pro pěší, a to i v době, než bude dokončen navazující úsek.

4) obslužná komunikace u odbočky Berounka

Město Černošice nesouhlasí s umístěním obslužné komunikace odbočky („Komunikace“), neboť:

i) Komunikace bude fakticky veřejně přístupná (nebude možné ji úplně znepřístupnit) a vzhledem k vedení Komunikace v těsné blízkosti trati bez jakékoli zábrany povede k neúměrnému riziku pro životy a zdraví lidí;

ii) Komunikace je zcela nevhodně vedena z hlediska urbanistických záměrů města;

iii) stavba Komunikace bude ohrožovat sousedící místní komunikace.

Město Černošice opakovaně požaduje, aby byla Komunikace umístěna na druhé straně trati, tedy vlevo ve směru od Prahy, a to takto:

i) Komunikace bude přístupná z ulice Dr. Janského (přes pozemek č.parc. 5756/2) a bude navržena s ohledem na urbanistické potřeby Města Černošice (bude počítáno s možností vstupu veřejnosti na tuto komunikaci);

ii) Komunikace může být navržena jako slepá pro vozidla (a to s ohledem na stísněné poměry u Kamenného mostu), pro pěší může pokračovat již pouze pěšina;

iii) budou zřízeny demontovatelné zábrany mezi Komunikací a tratí, které zajistí bezpečnost osob pohybujících se po Komunikaci a které bude možné v případě údržby výhybek demontovat;



iv) Komunikace bude navržena ve spolupráci s architektem Města Černošice.

5) výhybky odbočka Berounka

Město Černošice nesouhlasí s tím, že výhybky v úseku mezi přejezdem Dr. Janského a Kamenným mostem („Výhybky“) nejsou navrhovány v nejlepší možné technologii s přihlédnutím k omezení hlukové zátěže.

Výhybky leží v zastavěné části obce a jsou mnohonásobně větším zdrojem hluku a vibrací než „holá“ kolej, navíc zdrojem novým. Hluk, natož vibrace, nelze u výhybek s velkým úhlem odbočení efektivně eliminovat. Pro obyvatele do 150 m od srdcovek to bude citelný nárůst subjektivně vnímaného hlukového zatížení proti současnému stavu bez výhybek.

Jednosměrně pojižděné výhybky s pevnou srdcovkou budou také zdrojem výluk v tomto maximálně vytíženém úseku (pozn. lepší situace by nastala, kdyby výhybky byly tvaru 1:18,5-1200. V daném místě se však vejdu maximálně 1:12-500).

Město Černošice z těchto důvodů požaduje, aby Výhybky:

- i) byly projektovány jako výhybky s pohyblivou srdcovkou, které minimalizují hlukovou zátěž;
- ii) byly, pokud to prostorová konfigurace (ev. možnosti) terénu dovolí, projektovány na vyšší rychlost, než 50 km/h, aby se předešlo zbytečnému brždění souprav a tím vyšší hlukové zátěži.

6) retence dešťové vody

Město Černošice nesouhlasí se způsobem provedení retence dešťové vody na pozemcích č. parc. 2759/3 a č. parc. 2759/2, neboť vybudování oplocené a nepřístupné nádrže, která vzhledem připomíná retenční nádrž u dálničního tělesa, je naprosto nevhodný přístup pro urbanizované území města. V takovém provedení Město Černošice s umístěním zařízení na svých pozemcích nesouhlasí.

Město Černošice je připraveno souhlasit s následujícími úpravami, které by na pozemcích č. parc. 2759/3 a č. parc. 2759/2 zvýšily schopnost dočasné retence dešťové vody:

- i) umístění kapacitních nádrží, které by fungovaly jako suchý poldr, za předpokladu, že na povrchu pozemků bude možné zřídit veřejně přístupnou parkovou plochu;
- ii) zpracování takového návrhu suchého poldru, který bude respektovat urbanistické požadavky města, za předpokladu, že prostor suchého poldru bude možné využívat jako veřejně přístupnou parkovou plochu;

to vše po spolupráci s architektem Města Černošice.



7) lávka u Kamenného mostu

Město Černošice nebyl předložen návrh lávky u Kamenného mostu, proto se k tomuto návrhu nemůže vyjádřit.

Město Černošice požaduje, aby lávka byla zpracována dle návrhu architekta Města Černošice.

8) přístup k lávce na železničním mostě

Město Černošice požaduje, aby byla prověřena možnost zřízení komunikace pro pěší a zejména cyklisty z ulice Slunečná u Kamenného mostu na lávku na železničním mostě.

9) lávka pro pěší a cyklisty na železničním mostě

Město Černošice vnímá pozitivně, že je na železničním mostě plánována lávka pro pěší a cyklisty. Město Černošice s ohledem na význam celé dopravní stavby doporučuje, aby bylo prověřeno subtilnější provedení lávky, jakož i napojení pěší a cyklistické trasy na stávající komunikace, aby stavba lávky organicky zapadla do prostředí a stala se spolu s mostem jednou z ikon této železniční trati i výrazným urbanistickým prvkem údolí.

Město Černošice požaduje takovou úpravu veřejného osvětlení, aby odpovídala napojení na rozvody veřejného osvětlení dvou obcí, které nemají společnou správu. To vše po konzultaci se správci těchto sítí.

10) provedení opěrných zdí

Město Černošice nesouhlasí s tím, že projekt nedostatečně řeší architektonické a urbanistické provedení výrazných terénních úprav, vysokých zárubních nebo opěrných stěn.

Město Černošice požaduje, aby návrh řešil provedení těchto 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].

11) 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 byla stávající odstraněná zeleň nahrazena nějakou vhodnější formou a aby byl koncepční návrh doprovodné zeleně nedílnou součástí projektu.



12) návrhová rychlost

Město Černošice nesouhlasí s návrhovou rychlostí trati a požaduje, **aby tato 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 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.

12) hluk

Město Černošice považuje za pozitivní, že k řešení problematiky hluku v projektovaném úseku nejsou navrhovány vysoké protihlukové stěny.

Město Černošice s překvapením konstatuje, že v Dokumentaci nejsou navrhována žádná protihluková opatření.

Město Černošice požaduje zpracovat 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:

- umístění antivibrační rohože na železničním mostě v tloušťce alespoň 50 mm (obdobně jako u rekonstruovaného Negrelliho viaduktu);
- plošné použití bokovnic (kolejových absorbérů) (v technologii s nejvyšší možnou dostupnou účinností);
- použití nízkých protihlukových clon (nepřevyšující cca. 80 cm výšky nad kolej);
- použití mini sound protection walls;
- použití pružného uložení kolejí zejména pro omezení přenosu vibrací do mostní konstrukce;
- použití pryžových podložek pod patu kolejnice;
- použití mezikolejových absorbérů (například rohože z pryžových jehlanů, pochozí rohože z hlukově pohltivého materiálu, atd.).

Město Černošice souhlasí s tím, aby na železničním mostě byla použita nízká lehká protihluková clona (nejvýše ve výši navrhovaného zábradlí, tzn. do výše 1,1 m nad mostovku) nebo protihluková výplň zábradlí s tím, že barevné provedení a technické detaily provedení musí být ještě upřesněny s architektem



Města Černošice.

Použitím všech dostupných protihlukových opatření (s výjimkou použití vysokých PHS) lze dosáhnout výrazného snížení hlukové zátěže, což Město Černošice považujeme 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.

13) 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.

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 8. července 2019, na základě projednání v Komisi pro rekonstrukci železnice a následného projednání a schválení Radou města Černošice na její schůzi č. 21 dne 8. 7. 2019.

V Černošicích dne 10. 7. 2019

V..... dne.....



Mgr. Filip Kořínek
starosta

