

E.1.3

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Objednatel:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
tel.: +420 267 094 111
fax: +420 224 230 316
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. ZBYNĚK MUSIL

Garant profese:

ING. MARKÉTA HAMPLOVÁ

Zpracovatel části:



IKP Consulting Engineers, s.r.o.
Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7
telefon: +420 255 733 111
fax: +420 255 733 605
e-mail: info@ikpce.com

Vedoucí střediska:

ING. MARKÉTA HAMPLOVÁ

Odpovědný projektant SO, IO, PS:

ING. PETR VOCEĎÁLEK

Vypracoval:

ING. PETR VOCEĎÁLEK

Kontroloval:

ING. MARKÉTA HAMPLOVÁ

Název akce:

**OPTIMALIZACE TRATI
Černošice (včetně) - Beroun (mimo)**

Číslo smlouvy:

12-060.202

Projektový stupeň:

NÁVRH TECH.ŘEŠ.PD

Část:

E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY
E.1.3 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

Datum:

03/2013

Číslo části:

E.1.3

Název přílohy:

Technická zpráva

Měřítko:

Počet formátů:

- 43 x A4

Číslo přílohy:

001

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	2
2	PODKLADY.....	2
3	ČLENĚNÍ NA STAVEBNÍ OBJEKTY.....	3
4	POPIS JEDNOTLIVÝCH SO	4
4.1	SO 04-32-51 Žel. přejezd v ev. km 14,089	4
4.2	SO 04-32-53 Žel. přejezd v ev. km 16,048	6
4.3	SO 04-32-54 Žel. přejezd v ev. km 18,552	7
4.4	SO 04-32-55 Žel. přejezd v ev. km 14,212 – demontáž.....	8
4.5	SO 04-32-56 Žel. přejezd v ev. km 15,588 - demontáž	8
4.6	SO 05-32-01 Žel. přejezd v ev. km 19,979.....	9
4.7	SO 06-32-01 Žel. přejezd v ev. km 20,514.....	10
4.8	SO 07-32-01 Žel. přejezd v ev. km 23,201	11
4.9	SO 08-32-01 Žel. přejezd v ev. km 23,977	13
4.10	SO 08-32-02 Žel. přejezd ve st. km 25,340	14
4.11	SO 08-32-03 Žel. přejezd v ev. km 25,804	15
4.12	SO 08-32-04 Žel. přejezd v ev. km 25,145 – demontáž.....	15
4.13	SO 10-32-01 Žel. přejezd v ev. km 29,399	16
4.14	SO 11-32-01 Žel. přejezd v ev. km 30,469	17
4.15	SO 11-32-02 Žel. přejezd v ev. km 30,461 - demontáž	18
5	ORGANIZACE VÝSTAVBY	19
6	VÝJIMKY	19
7	PŘÍLOHY	19

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)
Číslo části:	E.1.3 Železniční přejezdy
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace (PD)
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
	Kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ se sídlem v Praze Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Nový vlastník objektu:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Správce objektu:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel projektu:	SUDOP PRAHA a. s. se sídlem: Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Zbyněk Musil
Projekt:	IKP Consulting Engineers, s.r.o. Jankovcova 49, 170 00 Praha 7 IČ: 45799016, DIČ: CZ45799016
Odpovědný projektant:	Ing. Markéta Hamplová
Zpracovatel:	Ing. Petr Vocedřálek
Kraj:	Středočeský
Kategorie dráhy:	celostátní

2 PODKLADY

- Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách
- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 177/1995, kterou se vydává stavební a technický řád drah
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ČSN 73 6380/Z2 Železniční přejezdy
- ČSN 73 6100 – 1 Názvosloví pozemních komunikací – Část 1: Základní názvosloví
- ČSN 73 6100 – 2 Názvosloví pozemních komunikací – Část 1: Projektování pozemních komunikací

- ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací
- Vzorové listy železničního spodku
- Katalogy výrobců
- Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních
- Směrnice generálního ředitele SŽDC č. 16/2005 – Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky
- Optimalizace trati Řevnice – Beroun, přípravná dokumentace, SUDOP BRNO, s.r.o., 7/2004
- Provozně ekonomická studie „Komplexní řešení spojení Praha – Beroun jako součást III. TŽK (06/2011, SUDOP PRAHA, a.s.)
- Zadávací dokumentace pro výběrové řízení na zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace stavby „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)“

3 ČLENĚNÍ NA STAVEBNÍ OBJEKTY

V úseku vymezeném stavbou „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo), úsek Černošice – Karlštejn“, km 12,699 - km 31,000, se v současnosti nachází celkem čtrnáct úrovnových křížení. Z toho 2x silnice II. třídy, 6x silnice III. třídy a 6x místní komunikace. Tři z těchto úrovnových křížení jsou navržena ke zrušení (ev. km 14,212, ev. km 15,588, km ev. 25,145 a km ev. 30,461). V úseku je navrženo jedno nové úrovnové křížení (přejezd ve st. km 25,340, nahrazuje zrušený přejezd v ev. km 25,145). Všechna stávající, nově navržená i rušená úrovnová křížení jsou členěna do jednotlivých patnácti SO.

Tab. 1 – Členění stavebních objektů

Číslo objektu	Název SO	Nové staničení žel. přejezdů	Poznámka
SO 04-32-51	Žel. přejezd v ev. km 14,089	km 14,046 210	zast. Černošice, ulice Radotínská
SO 04-32-53	Žel. přejezd v ev. km 16,048	km 16,007 300	Zast. Černošice – Mokropsy, ulice Dr. Janského
SO 04-32-54	Žel. přejezd v ev. km 18,552	km 18,517 806	zast. Všenory, ulice Na Benátkách
SO 04-32-55	Žel. přejezd v ev. km 14,212 - demontáž	-	zast. Černošice, ulice Kazínská
SO 04-32-56	Žel. přejezd v ev. km 15,588 - demontáž	-	zast. Černošice – Mokropsy, ulice Školní/Říční
SO 05-32-01	Žel. přejezd v ev. km 19,979	km 19,937 477	Žst. Dobřichovice, ulice Všenorská

SO 06-32-01	Žel. přejezd v ev. km 20,514	km 20,470 646	Dobřichovice, ulice Palackého
SO 07-32-01	Žel. přejezd v ev. km 23,201	km 25,158 168	žst. Řevnice, ulice Pražská
SO 08-32-01	Žel. přejezd v ev. km 23,977	km 23,930 902	Žst. Řevnice, ulice Rovinská
SO 08-32-02	Žel. přejezd ve st. km 25,340	km 25,339 616	nový přejezd do ulice Pod Chybou
SO 08-32-03	Žel. přejezd v ev. km 25,804	km 25,757 705	Zadní Třebaň, ulice U Mlýna
SO 08-32-04	Žel. přejezd v ev. km 25,145 - demontáž	-	Zadní Třebaň, Ulice Pod Chybou
SO 10-32-01	Žel. přejezd v ev. km 29,399	km 29,360 354	žst. Karlštejn, pražské zhlaví
SO 11-32-01	Žel. přejezd v ev. km 30,469	km 30,430 079	žst. Karlštejn, berounské zhlaví
SO 11-32-02	Žel. přejezd v ev. km 30,461 - demontáž	-	žst. Karlštejn, berounské zhlaví, kolej elektroúseku

4 POPIS JEDNOTLIVÝCH SO

U popisu přejezdů je myšleno „před“ a „za“ přejezdem v pohledu na výkres ve směru staničení koleje zleva doprava (dle železničních zvyklostí), tj. „před“ je ve výkrese pod kolejemi (vpravo od koleje ve směru staničení) a „za“ je ve výkrese nad kolejí (vlevo od koleje ve směru staničení).

Popis přejezdu „vlevo“ a „vpravo“ přejezdu je v pohledu na výkres ve směru staničení koleje zleva doprava (dle železničních zvyklostí).

Popis odbočení „vlevo“ a v „vpravo“ je vždy ve směru jízdy vozidla.

4.1 SO 04-32-51 Žel. přejezd v ev. km 14,089

V základní variantě bude tento přejezd rekonstruován. Ve variantním řešení bude tento přejezd zrušen a nahrazen objízdnou komunikací (řeší SO 04-43-51 žst. Černošice, přeložka silnice II/115).

Stávající stav

Přejezd je situován do zástavby obce Černošice a je úrovnovým křížením 2 traťových kolejí a silnice II/115, úhel křížení je 66°. Konstrukce žel. přejezdu u koleje č. 1 je v přechodnici a u koleje č. 2 v přímé. Přejezd navazuje na zastávku Černošice (přejezd rozděluje stávající nástupištní hrany) a nachází se v blízkosti křižovatky (ulice Vrážská, Komenského a Radotínská). Ve stávajícím stavu není dodržena minimální vzdálenost mezi nebezpečným pásmem přejezdu a hranicí křižovatky dle ČSN 73 6380/Z2. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena pryžovými přejezdovými panely a mezi panely asfaltovými vrstvami vozovky. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závory.

Hlavní komunikace je spojení ulic Radotínská a Vrážská.

Nový stav

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nové celopryžové přejezdové konstrukce se závěrnými zídками v obou traťových kolejích. Krajiní panely přejezdových konstrukcí budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdových konstrukcí budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy. Délky přejezdových konstrukcí a závěrných zídek v ose kolejí č. 1 a 2 jsou 13,8 m. Konstrukce žel. přejezdu jsou v přímé. Úhel křížení pozemní komunikace s osou kolejí je 65°. Chodník na pravé straně přejezdu je napojen na přístup na 2. nástupiště zastávky Černošice (SO 04-34-51).

Navržené šířkové uspořádání komunikace odpovídá kategorii S 7,5/50 s chodníky po obou stranách šířky 2,0 m. Z důvodu stísněných prostorových podmínek nebude na pravé straně přejezdu dle ČSN 73 6380/Z2 dodržena minimální vzdálenost 10 m mezi nebezpečným pásmem přejezdu a hranicí křižovatky. Odbočení z ulice Radotínská do ulice Komenského je ale pravé. Je tedy zajištěno bezpečné vyklizení žel. přejezdu motorovými vozidly. Oddálení křižovatky tedy není nutné.

Na pravé straně žel. přejezdu bude přes ulici Vrážská zřízeno místo pro přecházení (tak, aby nenastávala situace nevyklizení žel. přejezdu motorovými vozidly).

Směr hlavní komunikace bude zachován.

Přejezd bude zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami (řeší PS Zabezpečovací zařízení).

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZS splňují požadavky čl. 7.3.4 ČSN 73 6380/Z2.

Konstrukce upravované plochy komunikace je navržena s krytem z asfaltového betonu.

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11	40 mm
Asfaltový beton hrubý	ACL 16+	60 mm
Obalované kamenivo	ACP 16+	50 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	170 mm
Štěrkodrt'	ŠD	min 250 mm
Celkem		min 570 mm

Konstrukce chodníků je navržena s krytem z betonové dlažby.

Betonová dlažba	DL	60 mm
Ložní vrstva	L	30 mm
Štěrkodrt'	ŠD _A	150 mm
Celkem		240 mm

Stav projednání

Policie ČR s předloženým řešením souhlasí.

DÚ požaduje pro zřízení nové křižovatky (propojení ulic Radotínská a Zdeňka Lhoty) na levé straně žel. přejezdu 30 m mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu. Na pravé straně žel. přejezdu souhlasí s nedodržením 10 m mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu (vyklizení žel. přejezdu motorovými vozidly je zaručeno odbočováním vpravo do ulice Komenského).

4.2 SO 04-32-53 Žel. přejezd v ev. km 16,048

Přejezd bude rekonstruován v základním i variantním řešení.

Stávající stav

Jedná se o stávající úrovně křížení dvou traťových kolejí a silnice III/1159 (ulice Dr. Janského) s úhlem křížení 60°. Konstrukce žel. přejezdu u koleje č. 1 je v oblouku ($R = 663$ m) a u koleje č. 2 v oblouku ($R = 738$ m). Přejezd se nachází v blízkosti zastávky Černošice – Mokropsy a po obou stranách přejezdu se nacházejí křižovatky. Ve stávajícím stavu není dodržena minimální vzdálenost mezi nebezpečným pásmem přejezdu a nejbližší hranicí křižovatky dle ČSN 73 6380/Z2. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena asfaltovými vrstvami vozovky, které jsou mezi kolejnicemi ohraničeny vloženými kolejnicemi. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Hlavní komunikace je ve směru ulice Dr. Janského.

Nový stav

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nové celopryžové přejezdové konstrukce se závěrnými zídками v obou traťových kolejích. Krajiní panely přejezdových konstrukcí budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdových konstrukcí budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy. Délky přejezdových konstrukcí a závěrných zídek v ose kolejí č. 1 a 2 jsou 10,8 m. Konstrukce žel. přejezdů jsou v přechodnici. Úhel křížení pozemní komunikace s osami kolejí je 60°. Délka přejezdu se oproti stávajícímu stavu zvětšuje.

Navržené šířkové uspořádání komunikace odpovídá kategorii S 6,5/50 s jednostranným chodníkem šířky 2,0 m. Aby byly splněny požadavky normy ČSN 73 6380/Z2, budou křižovatky na obou stranách odsunuty od železničního přejezdu. Odsunutí bude takové, aby byla vzdálenost mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu min 10 m.

Na levé straně je naprojektována srpovitá krajnice z lomového kamene. Srpovitá krajnice je zde z důvodu snazšího průjezdu nákladních vozidel (z ulice Zdeňka Lhoty do ulice Dr. Janského). Vzdálenost křižovatky bude počítána od začátku poloměru v ploše z asfaltového betonu.

Úpravu křižovatek na obou stranách řeší SO 04-43-56 žst. Mokropsy, ul. Dr. Janského.

Směr hlavní komunikace bude zachován.

Přejezd bude zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami (řeší PS Zabezpečovací zařízení).

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZS splňují požadavky čl. 7.3.4 ČSN 73 6380/Z2.

Konstrukce upravované plochy komunikace je navržena s krytem z asfaltového betonu.

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11	40 mm
Asfaltový beton hrubý	ACL 16+	60 mm
Obalované kamenivo	ACP 16+	50 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	170 mm
Štěrkodrt'	ŠD	min 250 mm
Celkem		min 570 mm

Konstrukce chodníků je navržena s krytem z betonové dlažby.

Betonová dlažba	DL	60 mm
Ložní vrstva	L	30 mm
Štěrkodrt'	ŠD _A	150 mm
Celkem		240 mm

Stav projednání

Policie ČR s předloženým řešením souhlasí.

DÚ s tímto řešením souhlasí (i s měřením vzdálenosti nejbližších hranic křižovatek od sprovitých krajnic z lomového kamene k nebezpečnému pásmu přejezdu).

4.3 SO 04-32-54 Žel. přejezd v ev. km 18,552

Přejezd bude rekonstruován v základním i variantním řešení.

Stávající stav

Stávající přejezd je úrovnovým křížením 2 traťových kolejí se silnicí III. třídy s úhlem křížení 40°. Konstrukce žel. přejezdu u koleje č. 1 a u koleje č. 2 jsou v přímé. Přejezd je nedaleko zastávky Všenory a po obou stranách přejezdu se v těsné blízkosti nacházejí křižovatky. Ve stávajícím stavu není dodržena minimální vzdálenost mezi nebezpečným pásmem přejezdu a hranicí křižovatky dle ČSN 73 6380/Z2. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena asfaltovými vrstvami vozovky, které jsou mezi kolejnicemi ohraničeny vloženými kolejnicemi. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Hlavní komunikace je ve směru ulice U Silnice.

Nový stav

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nové celopryžové přejezdové konstrukce se závěrnými zídками v obou traťových kolejích. Krajiní panely přejezdových konstrukcí budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdových konstrukcí budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy. Délky přejezdových konstrukcí a závěrných zídek v ose kolejí č. 1 a 2 jsou 8,4 m. Konstrukce žel. přejezdů jsou v přímé. Úhel křížení pozemní komunikace s osami kolejí je 90°.

Navržené šířkové uspořádání komunikace odpovídá kategorii S 6,5/50 s jedním chodníkem šířky 2,0 m na levé straně. Aby byly splněny požadavky normy ČSN 73 6380/Z2, budou křižovatky na obou stranách odsunuty od železničního přejezdu. Odsunutí bude takové, aby byla vzdálenost mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu min 10 m. Odsunutí křižovatek na obou stranách žel. přejezdu řeší samostatné SO SO 04-43-57 žst. Všenory, úprava ul. U Silnice a SO 04-43-58 žst. Všenory, úprava polních cest u přejezdu.

Směr hlavní komunikace bude zachován.

Přejezd bude zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami (řeší PS Zabezpečovací zařízení).

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZS splňují požadavky čl. 7.3.4 ČSN 73 6380/Z2.

Konstrukce upravované plochy komunikace je navržena s krytem z recyklovaného asfaltového materiálu.

Recyklovaný asfalt. materiál	R _{mat}	90 mm
Štěrkořt'	ŠD	min. 250 mm
Celkem		min 340 mm

Stav projednání

Policie ČR nesouhlasila se změnou přednosti v jízdě (hlavní směr byl navržen spojení ulic U Silnice – od obce Černošice a ulice Na Benátkách). Je nutné projednání s Policií ČR ohledně aktuálního řešení s oddálením křižovatek.

DÚ s řešením oddálením křižovatek na obou stranách souhlasí.

4.4 SO 04-32-55 Žel. přejezd v ev. km 14,212 – demontáž

Přejezd bude zrušen v základním i variantním řešení (přejezd musí být zrušen z důvodu umístění nových nástupišť zastávky Černošice)

Stávající stav

Přejezd je situován do zástavby obce Černošice a je úrovnovým křížením 2 traťových kolejí a silnice III/1159, jejichž úhel křížení je 60°. Konstrukce žel. přejezdu u koleje č. 1 je v oblouku (R = 587 m) a u koleje č. 2 v oblouku (R = 640 m). Přejezd navazuje na zastávku Černošice (přejezd rozděluje stávající nástupištní hrany) a nachází se v blízkosti křižovatek (na pravé straně ulice Vrážská a Kazínská a na levé straně ulice Kazínská a Zdeňka Lhoty). Stávající přejezdová konstrukce je tvořena asfaltovými vrstvami vozovky, které jsou mezi kolejnicemi ohraničeny vloženými kolejnicemi. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Nový stav

Přejezd bude demontován.

Stav projednání

Policie ČR souhlasí se zrušením žel. přejezdu.

DÚ souhlasí se zrušením žel. přejezdu.

4.5 SO 04-32-56 Žel. přejezd v ev. km 15,588 - demontáž

Přejezd bude zrušen v základním i variantním řešení. Pro pěší a cyklisty bude sloužit nový podchod (SO 04-38-55 ŽST Černošice - Mokropsy, železniční most - km 15,549 (podchod pro pěší).

Stávající stav

Stávající přejezd je úrovnovým křížením 2 traťových kolejí s místní komunikací podskupiny D1. Úhel křížení pozemní komunikace s osami kolejí je 90°. Konstrukce žel. přejezdu u koleje č. 1 je v oblouku (R = 663 m) a u koleje č. 2 v oblouku (R = 660 m). Přejezd je v blízkosti zastávky Černošice - Mokropsy a po obou stranách přejezdu se nacházejí křižovatky. Ve stávajícím stavu není na levé straně žel. přejezdu dodržena minimální vzdálenost mezi nebezpečným pásmem přejezdu a hranicí křižovatky dle ČSN 73 6380/Z2. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena asfaltovými vrstvami vozovky, které jsou mezi kolejnicemi ohraničeny vloženými kolejnicemi. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Nový stav

Přejezd bude demontován. Pro pěší a cyklisty bude sloužit nový podchod (SO 04-38-55 ŽST Černošice - Mokropsy, železniční most - km 15,549 (podchod pro pěší).

Stav projednání

Policie ČR souhlasí se zrušením žel. přejezdu.

DÚ souhlasí se zrušením žel. přejezdu.

4.6 SO 05-32-01 Žel. přejezd v ev. km 19,979

V základní variantě bude tento přejezd zrušen a nahrazen podjezdem pod železniční stanicí Dobřichovice. Ve variantním řešení bude tento přejezd rekonstruován.

Stávající stav

Přejezd je situován v žst. Dobřichovice. Jedná se o úrovnňové křížení dvou traťových kolejí a silnice III. třídy (ulice Všenorská). Úhel křížení je 90°. Konstrukce žel. přejezdu u koleje č. 1 je v oblouku ($R = 3890$ m) a u koleje č. 2 je v oblouku. Na levé straně se nachází křižovatka ulic Tyršova, Svážná a Všenorská. Ve stávajícím stavu není dodržena minimální vzdálenost mezi nebezpečným pásmem přejezdu a hranicí křižovatky dle ČSN 73 6380/Z2. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena asfaltovými vrstvami vozovky, které jsou mezi kolejnicemi ohraničeny vloženými kolejnicemi. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závory.

Hlavní komunikace je ve směru ulice Tyršova.

Nový stav

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nové celopryžové přejezdové konstrukce se závěrnými zídками v obou traťových kolejích. Krajiní panely přejezdových konstrukcí budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdových konstrukcí budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy. Délky přejezdových konstrukcí a závěrných zídek v ose kolejí č. 1 a 2 jsou 10,8 m. Konstrukce žel. přejezdů jsou v přímé. Úhel křížení pozemní komunikace s osou koleje č. 1 je 88° a s osou koleje č. 2 je 90°.

Navržené šířkové uspořádání komunikace odpovídá kategorii S 7,5/50 s chodníky po obou stranách šířky 2,0 m. Na pravé straně přejezdu je křížení pozemních komunikací v dostatečné vzdálenosti od žel. přejezdu. Na levé straně přejezdu je křižovatka ulic Tyršova, Svážná a Všenorská v těsné blízkosti přejezdu. Je navržena změna přednosti v jízdě, aby bylo zajištěno bezpečné vyklizení žel. přejezdu motorovými vozidly (v případě poruchy SSZ). S ohledem na intenzity vozidel ve směru ulice Tyršova je navrženo SSZ, které bude v součinnosti s přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Bude zavedena preference vozidel jedoucích po ulici Tyršova (stávající hlavní komunikace, která je v souběhu s žel. tratí). Proto není potřeba dodržení 10 m mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu.

Křižovatku na levé straně včetně SSZ řeší SO 05-43-03 Žst. Dobřichovice, úprava ul. Všenorská.

Přejezd bude zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závory (řeší PS Zabezpečovací zařízení).

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZS splňují požadavky čl. 7.3.4 ČSN 73 6380/Z2 (budova na pravé straně žel. přejezdu bude zdemolována – řeší SO 05-34-54, žst. Dobřichovice, demolice)

Konstrukce upravované plochy komunikace je navržena s krytem z asfaltového betonu.

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11	40 mm
Asfaltový beton hrubý	ACL 16+	60 mm
Obalované kamenivo	ACP 16+	50 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	170 mm
Štěrkodrt'	ŠD	min 250 mm

Celkem min 570 mm

Konstrukce chodníků je navržena s krytem z betonové dlažby.

Betonová dlažba	DL	60 mm
Ložní vrstva	L	30 mm
Štěrkodrt'	ŠD _A	150 mm

Celkem 240 mm

Stav projednání

Policie ČR nesouhlasí se změnou přednosti v jízdě. Policie ČR požaduje zachování hlavní komunikace ve směru ulice Tyršova.

DÚ souhlasí s řešením světelně řízené křižovatky s preferencí v jízdě po komunikaci ulice Tyršova a změnou přednosti v jízdě. V jiném případě požaduje dodržet 10 m mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu.

4.7 SO 06-32-01 Žel. přejezd v ev. km 20,514

Přejezd bude rekonstruován v základním i variantním řešení.

Stávající stav

Jedná se o stávající úroňové křížení dvou traťových kolejí se silnicí III/11510, jejichž úhel křížení je 90°. Konstrukce žel. přejezdu u koleje č. 1 je v oblouku ($R = 1865$ m) a u koleje č. 2 je v oblouku ($R = 1800$ m). Na obou stranách přejezdu se nacházejí křižovatky. Ve stávajícím stavu není dodržena minimální vzdálenost mezi nebezpečným pásmem přejezdu a hranicí křižovatky dle ČSN 73 6380/Z2. Těsně za křižovatkou na pravé straně navazuje most přes řeku Berounku. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena asfaltovými vrstvami vozovky, které jsou mezi kolejnicemi ohraničeny vloženými kolejnicemi. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Hlavní komunikace je spojení ulic Tyršova a Palackého (na most přes řeku Berounku).

Nový stav

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nové celopryžové přejezdové konstrukce se závěrnými zídками v obou traťových kolejích. Krajiní panely přejezdových konstrukcí budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdových konstrukcí budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy. Délka přejezdové konstrukce a závěrné zídky je v koleji č. 1 10,8 m a v koleji č. 2 je 9,6 m. Konstrukce žel. přejezdů jsou v oblouku ($R = 1900$ m). Úhel křížení pozemní komunikace s osou koleje č. 1 je 75° a s osou koleje č. 2 je 87°.

Navržené šířkové uspořádání komunikace odpovídá kategorii S 7,5/50 s jedním chodníkem na levé straně šířky 2,0 m. Z důvodu stísněných prostorových podmínek nebude na levé straně přejezdu dle ČSN 73 6380/Z2 dodržena minimální vzdálenost 10 m mezi nebezpečným pásmem přejezdu a hranicí křižovatky. Odbočení z ulice Palackého do ulice Tyršova vpravo je z hlavní komunikaci. Je tedy zajištěno bezpečné vyklizení žel. přejezdu

motorovými vozidly. Oddálení křižovatky tedy není nutné. Na pravé straně s ohledem na nedostatek místa bude zrušena komunikace vedoucí k řece Berounce (komunikace nemůže být zachována pro nedostatek místa mezi nově umístěnými závorovými břevny a začátkem mostní konstrukce, osa závorových břevnen je 4,7 m od osy koleje).

Směr hlavní komunikace bude zachován.

Přejezd bude zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami (řeší PS Zabezpečovací zařízení).

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZS splňují požadavky čl. 7.3.4 ČSN 73 6380/Z2.

Konstrukce upravované plochy komunikace je navržena s krytem z asfaltového betonu.

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11	40 mm
Asfaltový beton hrubý	ACL 16+	60 mm
Obalované kamenivo	ACP 16+	50 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	170 mm
Štěrkodrt'	ŠD	min 250 mm
Celkem		min 570 mm

Konstrukce chodníků je navržena s krytem z betonové dlažby.

Betonová dlažba	DL	60 mm
Ložní vrstva	L	30 mm
Štěrkodrt'	ŠD _A	150 mm
Celkem		240 mm

Stav projednání

Policie ČR s tímto řešením souhlasí. Policie ČR požaduje zrušení odbočné komunikace na pravé straně přejezdu k řece Berounce. Dále požaduje zrušení přechodu pro chodce na začátku mostní konstrukce od žel. přejezdu a nahrazení místem pro přecházení.

DÚ s tímto řešením souhlasí. DÚ požaduje zrušení odbočné komunikace na pravé straně přejezdu k řece Berounce.

4.8 SO 07-32-01 Žel. přejezd v ev. km 23,201

Přejezd bude rekonstruován v základním i variantním řešení.

Stávající stav

Stávající přejezd je úrovnovým křížením čtyř staničních kolejí žst. Řevnice a silnice II/115 (ulice Pražská). Stávající přejezdová konstrukce je tvořena asfaltovými vrstvami vozovky, které jsou mezi kolejnicemi ohraničeny vloženými kolejnicemi a úhel křížení je 90°. Konstrukce žel. přejezdu u koleje č. 1 je v oblouku ($R = 1495$ m) a u koleje č. 2 je v oblouku ($R = 1500$ m). Komunikace se vpravo trati kříží s ulicí Pod Drahou. Ve stávajícím stavu není dodržena minimální vzdálenost mezi nebezpečným pásmem přejezdu a hranicí křižovatky dle ČSN 73 6380/Z2. Na levé straně žel. přejezdu je v blízkosti žel. přejezdu samostatný sjezd. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Hlavní komunikace je ve směru ulice Pražská.

Nový stav

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nové celopryžkové přejezdové konstrukce se závěrnými zídками v obou traťových kolejích. Přejezd bude nově 2 kolejný. Krajiní panely přejezdových konstrukcí budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdových konstrukcí budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy. Délka přejezdové konstrukce je v koleji č. 1 10,2 m (závěrné zídky mají délku 9,6 m) a v koleji č. 2 je 10,2 m (závěrné zídky mají délku 9,6 m). Konstrukce žel. přejezdů jsou v přímé. Úhel křížení pozemní komunikace s osou koleje č. 1 je 78° a s osou koleje č. 2 je 80°.

Navržené šířkové uspořádání komunikace odpovídá kategorii S 7,5/50 s jednostranným chodníkem šířky 2,0 m. Na pravé straně přejezdu je v blízkosti žel. přejezdu křižovatka, která není požadovaných 10 m od nebezpečného pásma přejezdu. Změna hlavního směru, která by zajišťovala bezpečné vyklizení žel. přejezdu motorovými vozidly není z důvodu intenzit vozidel vhodná. Aby nehrozilo nevyklizení žel. přejezdu motorovými vozidly při odbočení vlevo do ulice Pod Drahou (do areálu EUROVIA), bude zde zákaz odbočení (zákaz odbočování vlevo, svislé dopravní značení B24b). Na levé straně žel. přejezdu je v blízkosti samostatný sjezd (zde není nutné dle odst. 5.2.1 ČSN 73 6380/Z2 dodržení 10 m mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu).

Směr hlavní komunikace bude zachován.

Přejezd bude zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami (řeší PS Zabezpečovací zařízení).

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZS splňují požadavky čl. 7.3.4 ČSN 73 6380/Z2.

Konstrukce upravované plochy komunikace je navržena s krytem z asfaltového betonu.

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11	40 mm
Asfaltový beton hrubý	ACL 16+	60 mm
Obalované kamenivo	ACP 16+	50 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	170 mm
<u>Štěrkoдрť</u>	<u>ŠD</u>	<u>min 250 mm</u>
Celkem		min 570 mm

Konstrukce chodníků je navržena s krytem z betonové dlažby.

Betonová dlažba	DL	60 mm
Ložní vrstva	L	30 mm
<u>Štěrkoдрť</u>	<u>ŠD_A</u>	<u>150 mm</u>
Celkem		240 mm

Stav projednání

Policie ČR nesouhlasí se zákazem odbočování z žel. přejezdu vlevo do areálu EUROVIA. Policie ČR souhlasí s vodorovným dopravním značením V12b (žlutá klikatá čára), které má zajistit bezpečné vyklizení žel. přejezdu motorovými vozidly.

DÚ nepovažuje vodorovné dopravní značení V12b za odpovídající dopravní opatření. DÚ souhlasí se zachováním hlavní komunikace ve směru ulice Pražská a s umístěním dopravní značky B24b Zákaz odbočování vlevo (z žel. přejezdu do areálu firmy EUROVIA).

4.9 SO 08-32-01 Žel. přejezd v ev. km 23,977

Přejezd bude rekonstruován v základním i variantním řešení.

Stávající stav

Jedná se o stávající úroňové křížení dvou traťových kolejí s místní komunikací funkční podskupiny D1 s úhlem křížení 90°. Konstrukce žel. přejezdu u koleje č. 1 je v oblouku ($R = 500$ m) a u koleje č. 2 je v oblouku ($R = 538$ m). Přejezd je v blízkosti žst. Řevnice a po obou stranách přejezdu se nacházejí křižovatky. Ve stávajícím stavu není dodržena minimální vzdálenost mezi nebezpečným pásmem přejezdu a hranicí křižovatky dle ČSN 73 6380/Z2. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena pryžovými přejezdovými panely a mezi panely asfaltovými vrstvami vozovky. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Hlavní komunikace je spojení ulice Rodinská a Palackého náměstí.

Nový stav

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nové celopryžové přejezdové konstrukce se závěrnými zídками v obou traťových kolejích. Krajiní panely přejezdových konstrukcí budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdových konstrukcí budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy. Délka přejezdové konstrukce je v koleji č. 1 9,0 m (závěrné zídky mají délku 9,6 m) a v koleji č. 2 je 9,0 m (závěrné zídky mají délku 9,6 m). Konstrukce žel. přejezdů jsou v přechodnici. Úhel křížení pozemní komunikace s osou koleje č. 1 je 82° a s osou koleje č. 2 je 83°.

Navržené šířkové uspořádání komunikace odpovídá kategorii MO 8/8/30 s jednostranným chodníkem šířky 2,0 m. Na levé straně žel. přejezdu je v blízkosti žel. přejezdu křižovatka. Je ale zajištěno bezpečné vyklizení žel. přejezdu odbočením vpravo do ulice Na Stránce. Na levé straně tedy není nutné dodržení 10 m mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu. Na pravé straně je v blízkosti žel. přejezdu křižovatka. I zde je zajištěno bezpečné vyklizení žel. přejezdu odbočením vpravo k nemovitosti s č. p. 529. I na pravé straně není nutné dodržet 10 m mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu. Na pravé straně je ale jednopruhový obousměrný most. Přednost mají vozidla jedoucí na most od přejezdu. Často však dochází k situacím, kdy vozidla jedoucí od přejezdu musí dávat přednost vozidlům přijíždějícím z mostu a hrozí nebezpečí nevyklizení žel. přejezdu motorovými vozidly (toto ale není v rozporu s ČSN 73 6380/Z2). Je navrženo řešení se SSZ před přejezdem na levé straně a před mostem přes Berounku na druhém břehu řeky Berounka. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude pracovat v součinnosti s řízením automobilové dopravy přes most.

Pro snadnější řízení automobilové dopravy bude křižovatka na levé straně přejezdu přestavěna na tvar T (, platí pro variantní řešení, řeší SO 07-43-03 žst. Řevnice, ul. Rovinská).

Směr hlavní komunikace bude zachován.

Přejezd bude zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami (řeší PS Zabezpečovací zařízení).

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZS splňují požadavky čl. 7.3.4 ČSN 73 6380/Z2.

Konstrukce upravované plochy komunikace je navržena s krytem z asfaltového betonu.

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11	40 mm
Asfaltový beton hrubý	ACL 16+	60 mm
Obalované kamenivo	ACP 16+	50 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	170 mm
Štěrkodrt'	ŠD	min 250 mm

Celkem min 570 mm

Konstrukce chodníků je navržena s krytem z betonové dlažby.

Betonová dlažba	DL	60 mm
Ložní vrstva	L	30 mm
Štěrkodrt'	ŠD _A	150 mm
Celkem		240 mm

Stav projednání

Policie ČR s navrženým řešením souhlasí.

DÚ s navrženým řešením souhlasí.

4.10 SO 08-32-02 Žel. přejezd ve st. km 25,340

V základní variantě nový přejezd nevzniká. Ve variantním řešení vznikne nový přejezd, který nahradí stávající železniční přejezd v ev. km 25,145.

Nový stav

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nové celopryžové přejezdové konstrukce se závěrnými zídками v obou traťových kolejích. Krajiní panely přejezdových konstrukcí budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdových konstrukcí budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy. Délky přejezdových konstrukcí a závěrných zídek v ose kolejí č. 1 a 2 jsou 7,2 m. Konstrukce žel. přejezdů jsou v koleji č. 1 a koleji č. 2 v přechodnici. Úhel křížení pozemní komunikace s osami kolejí je 90°.

Navržené šířkové uspořádání komunikace odpovídá kategorii P 4,0/30. Na levé straně přejezdu vznikne nová křižovatka, která napojí komunikaci z přejezdu na silnici III/11517. Vzdálenost mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu bude 37,8 m (norma ČSN 73 6380/Z2 pro nové přejezdy požaduje 30 m). Na pravé straně přejezdu vznikne nová křižovatka, kde vznikne napojení do ulice Pod Chybou. Vzdálenost mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu bude 54,0 m. Nové komunikace na obou stranách řeší SO 09-43-01 žst. Zadní Třebaň, ul. Pod Chybou.

Přejezd bude zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závory (řeší PS Zabezpečovací zařízení).

Směr hlavní komunikace bude zachován.

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZS splňují požadavky čl. 7.3.4 ČSN 73 6380/Z2.

Konstrukce upravované plochy komunikace je navržena s krytem z recyklovaného asfaltového materiálu.

Recyklovaný asfalt. materiál	R _{mat}	90 mm
Štěrkodrt'	ŠD	min. 250 mm
Celkem		min 340 mm

Stav projednání

Policie ČR s navrženým řešením souhlasí.

DÚ s navrženým řešením souhlasí.

4.11 SO 08-32-03 Žel. přejezd v ev. km 25,804

Přejezd bude rekonstruován v základním i variantním řešení.

Stávající stav

Přejezd je situován do zástavby obce Zadní Třebaň a je úrovnovým křížením dvou traťových kolejí s místní komunikací funkční podskupiny D1. Úhel tohoto křížení je 90°. Konstrukce žel. přejezdu u koleje č. 1 je v oblouku ($R = 5000$ m) a u koleje č. 2 je v oblouku ($R = 5000$ m). Ve stávajícím stavu není na levé straně přejezdu dodržena minimální vzdálenost mezi nebezpečným pásmem přejezdu a nejbližší hranicí křižovatky dle ČSN 73 6380/Z2. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena u koleje č. 1 z pryžových přejezdových panelů a u koleje č. 2 z betonových panelů. Konstrukce mezi panely je tvořena asfaltovými vrstvami vozovky. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závory.

Hlavní komunikace je spojení ulic Na Návsí a K Nádraží.

Nový stav

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nové celopryžové přejezdové konstrukce se závěrnými zídками v obou traťových kolejích. Krajiní panely přejezdových konstrukcí budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdových konstrukcí budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy. Délky přejezdových konstrukcí a závěrných zídek v ose kolejí č. 1 a 2 jsou 7,2 m. Konstrukce žel. přejezdů jsou v 1. koleji v oblouku ($R = 5000$ m) a v 2. koleji v přímé. Úhel křížení pozemní komunikace s osami kolejí je 90°.

Navržené šířkové uspořádání komunikace odpovídá kategorii MO 8/8/30. Na levé straně žel. přejezdu vznikne nová okružní křižovatka, která odsune křížení s ulicí V Zahrádkách (řeší SO 09-43-02 žst. Zadní Třebaň, ul. U Mlýna). Nejbližší hranice křižovatky bude 11,8 m od nebezpečného pásma přejezdu.

Přejezd bude zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závory (řeší PS Zabezpečovací zařízení).

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZS splňují požadavky čl. 7.3.4 ČSN 73 6380/Z2.

Konstrukce upravované plochy komunikace je navržena s krytem z asfaltového betonu.

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11	40 mm
Asfaltový beton hrubý	ACL 16+	60 mm
Obalované kamenivo	ACP 16+	50 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	170 mm
Štěrkodrt'	ŠD	min 250 mm
Celkem		min 570 mm

Stav projednání

Policie ČR s navrženým řešením souhlasí.

DÚ s navrženým řešením souhlasí.

4.12 SO 08-32-04 Žel. přejezd v ev. km 25,145 – demontáž

Rekonstrukce tohoto přejezdu ve stávající poloze není možná (s ohledem na blízkost křižovatky na levé straně, souhlas se zrušením přejezdu bez náhrady nebyl získán). Proto v základní variantě musí být úsek tratě přimknutý k přejezdu vyjmut ze stavby. Ve variantním

řešení bude tento přejezd zrušen a nahrazen novým žel. přejezdem (ve st. km 25,340, řeší SO 08-32-02).

Hlavní komunikace je ve směru ulice Řevnická.

Stávající stav

Přejezd je situován do zástavby obce Zadní Třebaň a je úrovnovým křížením dvou traťových kolejí s místní komunikací funkční podskupiny D1. Úhel tohoto křížení je 90°. Konstrukce žel. přejezdu u koleje č. 1 je v oblouku ($R = 372$ m) a u koleje č. 2 je v oblouku ($R = 376$ m). Ve stávajícím stavu není dodržena minimální vzdálenost mezi nebezpečným pásmem přejezdu a hranicí křižovatky dle ČSN 73 6380/Z2. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena u koleje č. 1 z pryžových přejezdových panelů a u koleje č. 2 z betonových panelů. Konstrukce mezi panely je tvořena asfaltovými vrstvami vozovky. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Nový stav

V základní variantě bude přejezd bez úprav, ve variantním řešení je přejezd demontován. Zachování přejezdu ve stávající poloze není rovněž vhodné z důvodu situování v oblouku, kde z důvodu odstranění propadu rychlosti mezi navazujícími úseky bude použito převýšení $D_{\max} = 160$ mm.

Stav projednání

Policie ČR souhlasí se zrušením žel. přejezdu.

DÚ souhlasí se zrušením žel. přejezdu.

4.13 SO 10-32-01 Žel. přejezd v ev. km 29,399

Přejezd bude rekonstruován v základním i variantním řešení.

Stávající stav

Stávající přejezd je úrovnovým křížením dvou traťových kolejí před žst. Karlštejn a silnice III/11615. Úhel křížení je 90°. Konstrukce žel. přejezdu u koleje č. 1 je v oblouku ($R = 379$ m) a u koleje č. 2 je v oblouku (384 m). Ve stávajícím stavu není dodržena minimální vzdálenost mezi nebezpečným pásmem přejezdu a hranicí křižovatky dle ČSN 73 6380/Z2. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena asfaltovými vrstvami vozovky, které jsou mezi kolejnicemi ohraničeny vloženými kolejnicemi. Přejezd je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami.

Hlavní komunikace je po silnici III/11615 (směr od obce Dolní Vlence do Karlštejna – Budňany).

Nový stav

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nové celopryžové přejezdové konstrukce se závěrnými zídkami v obou traťových kolejích. Krajiní panely přejezdových konstrukcí budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdových konstrukcí budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy. Délky přejezdových konstrukcí a závěrných zídek v ose kolejí č. 1 a 2 jsou 9,6 m. Konstrukce žel. přejezdů jsou v přechodnici. Úhel křížení pozemní komunikace s osou koleje je 89°.

Navržené šířkové uspořádání komunikace odpovídá kategorii S 7,5/50 s jednostranným chodníkem šířky 2,0 m. Aby bylo vyhověno normě ČSN 73 6380/Z2, budou křižovatky na obou stranách odsunuty od železničního přejezdu. Odsunutí bude takové, aby byla vzdálenost mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu min 10 m.

Komunikace na levé straně řeší SO 11-43-02 žst. Karlštejn, přeložka místní komunikace. Komunikace na pravé straně řeší SO 11-43-01 žst. Karlštejn, přeložka ulice U nádraží.

Směr hlavní komunikace bude zachován.

Přejezd bude zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami (řeší PS Zabezpečovací zařízení).

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZS splňují požadavky čl. 7.3.4 ČSN 73 6380/Z2.

Konstrukce upravované plochy komunikace je navržena s krytem z asfaltového betonu.

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11	40 mm
Asfaltový beton hrubý	ACL 16+	60 mm
Obalované kamenivo	ACP 16+	50 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	170 mm
Štěrkodrt'	ŠD	min 250 mm
Celkem		min 570 mm

Konstrukce chodníků je navržena s krytem z betonové dlažby.

Betonová dlažba	DL	60 mm
Ložní vrstva	L	30 mm
Štěrkodrt'	ŠD _A	150 mm
Celkem		240 mm

Stav projednání

Policie ČR nesouhlasí se změnou přednosti v jízdě.

DÚ požaduje odsunutí křižovatky na pravé straně žel. přejezdu. Při nemožnosti odsunutí křižovatky na pravé straně žel. přejezdu DÚ souhlasí se změnou přednosti v jízdě nebo zákazem levého odbočování z žel. přejezdu směrem k žst. Karlštejn.

4.14 SO 11-32-01 Žel. přejezd v ev. km 30,469

Přejezd bude rekonstruován v základním i variantním řešení.

Stávající stav

Přejezd je situován do žst. Karlštejn. Jedná se o stávající úroňové křížení dvou staničních kolejí a místní komunikace funkční podskupiny D1 s úhlem křížení 90°. Konstrukce žel. přejezdu u koleje č. 1 a u koleje č. 2 jsou v přímé. Přejezd v koleji č. 1 a č. 2 je součástí tohoto SO, přejezd přes vlečkovou kolej je v řešení SO 11-32-02. Přejezd je umístěn v místě kolejové spojky. Ve stávajícím stavu není dodržena minimální vzdálenost mezi nebezpečným pásmem přejezdu a hranicí křižovatky dle ČSN 73 6380/Z2 na obou stranách. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena asfaltovými vrstvami vozovky, které jsou mezi kolejnicemi ohraničeny vloženými kolejnicemi. Přejezd je zabezpečen mechanickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Hlavní komunikace je směrem od žst. Karlštejn do obce Dolní Vlence.

Nový stav

Po úpravě žel. svršku do nové GPK se zřídí nové celopryžkové přejezdové konstrukce se závěrnými zídками v obou traťových kolejích. Krajiní panely přejezdových konstrukcí budou uloženy na závěrné zídky tvaru T. Na začátku a konci přejezdových konstrukcí budou mezi kolejnicemi osazeny ochranné náběhy. Délky přejezdových konstrukcí a závěrných zídek v ose kolejí č. 1 a 2 jsou 7,2 m. Konstrukce žel. přejezdů jsou nově situovány v přímé. Úhel křížení pozemní komunikace s osami kolejí je 90°.

Navržené šířkové uspořádání komunikace odpovídá kategorii MO 6,5/6. Aby bylo vyhověno normě ČSN 73 6380/Z2, bude křižovatka na levé straně odsunuta od železničního přejezdu. Odsunutí bude takové, aby byla vzdálenost mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu min 10 m. Křižovatku řeší SO 11-43-04 žst. Karlštejn, úprava u přejezdu na Berounském zhlaví. Na pravé straně žel. přejezdu není z pozemkových důvodů odsunutí křižovatky možné ani účelné. Je navržen zákaz odbočení z železničního přejezdu k nemovitosti č. p. 262 (zákaz odbočování vlevo, svislé dopravní značení B24b).

Na pravé straně žel. přejezdu bude v rámci SO žel. přejezdu přilehlá křižovatka z důvodu výškové úpravy koleje č. 1 a č. 2 a umístění závorových břeven upravena.

Směr hlavní komunikace bude zachován.

Přejezd bude zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami (řeší PS Zabezpečovací zařízení).

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZS splňují požadavky čl. 7.3.4 ČSN 73 6380/Z2.

Konstrukce upravované plochy komunikace je navržena s krytem z asfaltového betonu.

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11	40 mm
Asfaltový beton hrubý	ACL 16+	60 mm
Obalované kamenivo	ACP 16+	50 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	170 mm
Štěrkodrt'	ŠD	min 250 mm
Celkem		min 570 mm

4.15 SO 11-32-02 Žel. přejezd v ev. km 30,461 - demontáž

Přejezd bude zrušen v základním i variantním řešení.

Stávající stav

Přejezd je situován do žst. Karlštejn. Původně byl na vlečkové koleji k měníně, po snesení vlečky už slouží jen pro obrat vozidel v elektroúseku. V souvislosti s novým řešením napojení elektroúseku do stanice bude tento přejezd zrušen a úvrat' upravena mimo křížení s pozemní komunikací. Řešený přejezd je ve stávajícím stavu součástí železničního přejezdu v km 30,469. Jedná se o křížení staniční koleje a místní komunikace funkční podskupiny D1 s úhlem křížení 90°. Ve stávajícím stavu není dodržena minimální vzdálenost mezi nebezpečným pásmem přejezdu a hranicí křižovatky dle ČSN 73 6380. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena asfaltovými vrstvami vozovky, které jsou mezi kolejnicemi ohraničeny vloženými kolejnicemi. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži.

Nový stav

Kolej bude zrušena, přejezd demontován. V dotčeném úseku je navržena rekonstrukce křižovatky (řeší SO 11-43-04 žst. Karlštejn, úprava u přejezdu na Berounském zhlaví).

Stav projednání

Policie ČR s řešením žel. přejezdu na levé straně souhlasí. Je nutné projednat zákaz odbočení vlevo z žel. přejezdu k domu č.p. 262.

DÚ s navrženým řešením souhlasí.

5 ORGANIZACE VÝSTAVBY

Podrobnosti jsou řešeny v části B.12 Organizace výstavby.

6 VÝJIMKY

Navržené řešení nevyžaduje výjimky.

7 PŘÍLOHY

- | | | | |
|---------------|---|--------------------------------|------------------------------|
| Příloha č. 1 | SO 04-32-51 | Žel. přejezd v ev. km 14,089 | - Určení rozhledových poměrů |
| Příloha č. 2 | SO 04-32-53 | Žel. přejezd v ev. km 16,048 | - Určení rozhledových poměrů |
| Příloha č. 3 | SO 04-32-54 | Žel. přejezd v ev. km 18,552 | - Určení rozhledových poměrů |
| Příloha č. 4 | SO 05-32-01 | Žel. přejezd v ev. km 19,979 | - Určení rozhledových poměrů |
| Příloha č. 5 | SO 06-32-01 | Žel. přejezd v ev. km 20,514 | - Určení rozhledových poměrů |
| Příloha č. 6 | SO 07-32-01 | Žel. přejezd v ev. km 23,201 | - Určení rozhledových poměrů |
| Příloha č. 7 | SO 08-32-01 | Žel. přejezd v ev. km 23,997 | - Určení rozhledových poměrů |
| Příloha č. 8 | SO 08-32-02 | Žel. přejezd ve st.. km 25,340 | - Určení rozhledových poměrů |
| Příloha č. 9 | SO 08-32-03 | Žel. přejezd v ev. km 25,804 | - Určení rozhledových poměrů |
| Příloha č. 10 | SO 10-32-01 | Žel. přejezd v ev. km 29,399 | - Určení rozhledových poměrů |
| Příloha č. 11 | SO 11-32-01 | Žel. přejezd v ev. km 30,469 | - Určení rozhledových poměrů |
| Příloha č. 12 | Záznam z jednání s Policií ČR, Dopravní inspektorát, Praha venkov ZÁPAD | | |
| Příloha č. 13 | Stanovisko k žel. přejezdům, Policie ČR, Dopravní inspektorát, Beroun | | |
| Příloha č. 13 | Záznam z jednání s Policií ČR, Dopravní inspektorát, Beroun | | |
| Příloha č. 15 | Záznam z jednání s DÚ | | |

Zpracoval:

Ing. Petr Vocaďálek
IKP Consulting Engineers, s.r.o.
tel. 255 733 120

Příloha č. 1 SO 04-32-51 Žel. přejezd v ev. km 14,089 - Určení rozhledových poměrů

Výpočet dle ČSN 73 6380/Z2

Identifikace přejezdu:

označení přejezdu: **ev. km 14,089 (P 264)**
křižující komunikace: **silnice II. třídy**

Délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

$V_z =$	10 km/h	traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k přejezdu v km/h
$t_1 =$	3.5 s	doba postřehu a reakce řidiče v s (dle kategorie poz. kom - tabulka A.1)
$D_p =$	11.6 m	délka v m, měřená v ose jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně kolmo vzdálené 4 m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu, po které se pohybuje nejpomalejší silniční vozidlo rovnoměrným přímočarým pohybem
$v_{sn} =$	5.0 km/h	rychlost nejpomalejšího silničního vozidla v km/h (uvažuje se 5 km/h)
$t_p =$	8.3 s	doba, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_p rychlostí 5 km/h v s
$t_s =$	5.0 s	doba, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_s v s rovnoměrným zrychleným pohybem (viz tab. C1)
$L_p =$	46.8 m	délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

Rozhledové poměry pro nejpomalejší silniční vozidla (případ poruchy PZS) splňují požadavky čl. 7.4.3 ČSN 73 6380 Z2.

Příloha č. 2 SO 04-32-53 Žel. přejezd v ev. km 16,048 - Určení rozhledových poměrů

Výpočet dle ČSN 73 6380/Z2

Identifikace přejezdu:

označení přejezdu: **ev. km 16,048 (P 267)**
křížující komunikace: **silnice III. třídy**

Délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

$V_z =$	10 km/h	traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k přejezdu v km/h
$t_1 =$	3.5 s	doba postřehu a reakce řidiče v s (dle kategorie poz. kom - tabulka A.1)
$D_p =$	18.6 m	délka v m, měřená v ose jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně kolmo vzdálené 4 m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu, po které se pohybuje nejpomalejší silniční vozidlo rovnoměrným přímočarým pohybem
$v_{sn} =$	5.0 km/h	rychlost nejpomalejšího silničního vozidla v km/h (uvažuje se 5 km/h)
$t_p =$	13.4 s	doba, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_p rychlostí 5 km/h v s
$t_s =$	5.0 s	doba, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_s v s rovnoměrným zrychleným pohybem (viz tab. C1)
$L_p =$	60.9 m	délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

Rozhledové poměry pro nejpomalejší silniční vozidla (případ poruchy PZS) splňují požadavky čl. 7.4.3 ČSN 73 6380 Z2.

Příloha č. 3 SO 04-32-54 Žel. přejezd v ev. km 18,552 - Určení rozhledových poměrů

Výpočet dle ČSN 73 6380/Z2

Identifikace přejezdu:

označení přejezdu: **ev. km 18,552 (P 268)**

křížující komunikace: **polní cesta**

Délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

$V_z =$	10 km/h	traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k přejezdu v km/h
$t_1 =$	3.5 s	doba postřehu a reakce řidiče v s (dle kategorie poz. kom - tabulka A.1)
$D_p =$	11.3 m	délka v m, měřená v ose jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně kolmo vzdálené 4 m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu, po které se pohybuje nejpomalejší silniční vozidlo rovnoměrným přímočarým pohybem
$v_{sn} =$	5.0 km/h	rychlost nejpomalejšího silničního vozidla v km/h (uvažuje se 5 km/h)
$t_p =$	8.2 s	doba, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_p rychlostí 5 km/h v s
$t_s =$	5.0 s	doba, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_s v s rovnoměrným zrychleným pohybem (viz tab. C1)
$L_p =$	46.3 m	délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

Rozhledové poměry pro nejpomalejší silniční vozidla (případ poruchy PZS) splňují požadavky čl. 7.4.3 ČSN 73 6380 Z2.

Příloha č. 4 SO 05-32-01 Žel. přejezd v ev. km 19,979 - Určení rozhledových poměrů

Výpočet dle ČSN 73 6380/Z2

Identifikace přejezdu:

označení přejezdu: **ev. km 19,979 (P 269)**
křižující komunikace: **silnice III. třídy**

Délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

$V_z =$	10 km/h	traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k přejezdu v km/h
$t_1 =$	3.5 s	dobu postřehu a reakce řidiče v s (dle kategorie poz. kom - tabulka A.1)
$D_p =$	12.2 m	délka v m, měřená v ose jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně kolmo vzdálené 4 m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu, po které se pohybuje nejpomalejší silniční vozidlo rovnoměrným přímočarým pohybem
$v_{sn} =$	5.0 km/h	rychlost nejpomalejšího silničního vozidla v km/h (uvažuje se 5 km/h)
$t_p =$	8.8 s	dobu, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_p rychlostí 5 km/h v s
$t_s =$	5.0 s	dobu, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_s v s rovnoměrným zrychleným pohybem (viz tab. C1)
$L_p =$	48.0 m	délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

Rozhledové poměry pro nejpomalejší silniční vozidla (případ poruchy PZS) splňují požadavky čl. 7.4.3 ČSN 73 6380 Z2.

Příloha č. 5 SO 06-32-01 Žel. přejezd v ev. km 20,514 - Určení rozhledových poměrů

Výpočet dle ČSN 73 6380/Z2

Identifikace přejezdu:

označení přejezdu: **ev. km 20,514 (P 270)**
křižující komunikace: **silnice III. třídy**

Délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

$V_z =$	10 km/h	traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k přejezdu v km/h
$t_1 =$	3.5 s	doba postřehu a reakce řidiče v s (dle kategorie poz. kom - tabulka A.1)
$D_p =$	11.2 m	délka v m, měřená v ose jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně kolmo vzdálené 4 m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu, po které se pohybuje nejpomalejší silniční vozidlo rovnoměrným přímočarým pohybem
$v_{sn} =$	5.0 km/h	rychlost nejpomalejšího silničního vozidla v km/h (uvažuje se 5 km/h)
$t_p =$	8.1 s	doba, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_p rychlostí 5 km/h v s
$t_s =$	5.0 s	doba, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_s v s rovnoměrným zrychleným pohybem (viz tab. C1)
$L_p =$	46.1 m	délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

Rozhledové poměry pro nejpomalejší silniční vozidla (případ poruchy PZS) splňují požadavky čl. 7.4.3 ČSN 73 6380 Z2.

Příloha č. 6 SO 07-32-01 Žel. přejezd v ev. km 23,201 - Určení rozhledových poměrů

Výpočet dle ČSN 73 6380/Z2

Identifikace přejezdu:

označení přejezdu: **ev. km 23,201 (P 271)**
křižující komunikace: **silnice II. třídy**

Délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

$V_z =$	10 km/h	traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k přejezdu v km/h
$t_1 =$	3.5 s	dobu postřehu a reakce řidiče v s (dle kategorie poz. kom - tabulka A.1)
$D_p =$	13.8 m	délka v m, měřená v ose jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně kolmo vzdálené 4 m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu, po které se pohybuje nejpomalejší silniční vozidlo rovnoměrným přímočarým pohybem
$v_{sn} =$	5.0 km/h	rychlost nejpomalejšího silničního vozidla v km/h (uvažuje se 5 km/h)
$t_p =$	10.0 s	dobu, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_p rychlostí 5 km/h v s
$t_s =$	5.0 s	dobu, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_s v s rovnoměrným zrychleným pohybem (viz tab. C1)
$L_p =$	51.3 m	délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

Rozhledové poměry pro nejpomalejší silniční vozidla (případ poruchy PZS) splňují požadavky čl. 7.4.3 ČSN 73 6380 Z2.

Příloha č. 7 SO 08-32-01 Žel. přejezd v ev. km 23,977 - Určení rozhledových poměrů

Výpočet dle ČSN 73 6380/Z2

Identifikace přejezdu:

označení přejezdu: **ev. km 23,977 (P 272)**

křížující komunikace: **D1 místní komun.**

Délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

$V_z =$	10 km/h	traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k přejezdu v km/h
$t_1 =$	3.5 s	doba postřehu a reakce řidiče v s (dle kategorie poz. kom - tabulka A.1)
$D_p =$	11.9 m	délka v m, měřená v ose jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně kolmo vzdálené 4 m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu, po které se pohybuje nejpomalejší silniční vozidlo rovnoměrným přímočarým pohybem
$v_{sn} =$	5.0 km/h	rychlost nejpomalejšího silničního vozidla v km/h (uvažuje se 5 km/h)
$t_p =$	8.6 s	doba, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_p rychlostí 5 km/h v s
$t_s =$	5.0 s	doba, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_s v s rovnoměrným zrychleným pohybem (viz tab. C1)
$L_p =$	47.4 m	délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

Rozhledové poměry pro nejpomalejší silniční vozidla (případ poruchy PZS) splňují požadavky čl. 7.4.3 ČSN 73 6380 Z2.

Příloha č. 8 SO 08-32-02 Žel. přejezd ve st. km 25,340 - Určení rozhledových poměrů

Výpočet dle ČSN 73 6380/Z2

Identifikace přejezdu:

označení přejezdu: **st. km 25,340 (nový přejezd)**
křižující komunikace: **polní cesta**

Délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

$V_z =$	10 km/h	traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k přejezdu v km/h
$t_1 =$	3.5 s	dobu postřehu a reakce řidiče v s (dle kategorie poz. kom - tabulka A.1)
$D_p =$	10.5 m	délka v m, měřená v ose jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně kolmo vzdálené 4 m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu, po které se pohybuje nejpomalejší silniční vozidlo rovnoměrným přímočarým pohybem
$v_{sn} =$	5.0 km/h	rychlost nejpomalejšího silničního vozidla v km/h (uvažuje se 5 km/h)
$t_p =$	7.6 s	dobu, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_p rychlostí 5 km/h v s
$t_s =$	5.0 s	dobu, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_s v s rovnoměrným zrychleným pohybem (viz tab. C1)
$L_p =$	44.6 m	délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

Rozhledové poměry pro nejpomalejší silniční vozidla (případ poruchy PZS) splňují požadavky čl. 7.4.3 ČSN 73 6380 Z2.

Příloha č. 9 SO 08-32-03 Žel. přejezd v ev. km 25,804 - Určení rozhledových poměrů

Výpočet dle ČSN 73 6380/Z2

Identifikace přejezdu:

označení přejezdu: **ev. km 25,804 (P274)**

křížující komunikace: **místní kom. D1**

Délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

$V_z =$	10 km/h	traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k přejezdu v km/h
$t_1 =$	3.5 s	doba postřehu a reakce řidiče v s (dle kategorie poz. kom - tabulka A.1)
$D_p =$	10.6 m	délka v m, měřená v ose jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně kolmo vzdálené 4 m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu, po které se pohybuje nejpomalejší silniční vozidlo rovnoměrným přímočarým pohybem
$v_{sn} =$	5.0 km/h	rychlost nejpomalejšího silničního vozidla v km/h (uvažuje se 5 km/h)
$t_p =$	7.6 s	doba, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_p rychlostí 5 km/h v s
$t_s =$	5.0 s	doba, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_s v s rovnoměrným zrychleným pohybem (viz tab. C1)
$L_p =$	44.7 m	délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

Rozhledové poměry pro nejpomalejší silniční vozidla (případ poruchy PZS) splňují požadavky čl. 7.4.3 ČSN 73 6380 Z2.

Příloha č. 10 SO 10-32-01 Žel. přejezd v ev. km 29,399 - Určení rozhledových poměrů

Výpočet dle ČSN 73 6380/Z2

Identifikace přejezdu:

označení přejezdu: **ev. km 29,399 (P 275)**
křižující komunikace: **silnice III. třídy**

Délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

$V_z =$	10 km/h	traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k přejezdu v km/h
$t_1 =$	3.5 s	doba postřehu a reakce řidiče v s (dle kategorie poz. kom - tabulka A.1)
$D_p =$	11.1 m	délka v m, měřená v ose jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně kolmo vzdálené 4 m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu, po které se pohybuje nejpomalejší silniční vozidlo rovnoměrným přímočarým pohybem
$v_{sn} =$	5.0 km/h	rychlost nejpomalejšího silničního vozidla v km/h (uvažuje se 5 km/h)
$t_p =$	8.0 s	doba, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_p rychlostí 5 km/h v s
$t_s =$	5.0 s	doba, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_s v s rovnoměrným zrychleným pohybem (viz tab. C1)
$L_p =$	45.8 m	délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

Rozhledové poměry pro nejpomalejší silniční vozidla (případ poruchy PZS) splňují požadavky čl. 7.4.3 ČSN 73 6380 Z2.

Příloha č. 11 SO 11-32-01 Žel. přejezd v ev. km 30,469 - Určení rozhledových poměrů

Výpočet dle ČSN 73 6380/Z2

Identifikace přejezdu:

označení přejezdu: **ev. km 30,469 (P 276)**

křížující komunikace: **D1 místní komun.**

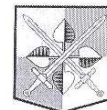
Délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

$V_z =$	10 km/h	traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k přejezdu v km/h
$t_1 =$	3.5 s	dobu postřehu a reakce řidiče v s (dle kategorie poz. kom - tabulka A.1)
$D_p =$	12.2 m	délka v m, měřená v ose jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně kolmo vzdálené 4 m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu, po které se pohybuje nejpomalejší silniční vozidlo rovnoměrným přímočarým pohybem
$v_{sn} =$	5.0 km/h	rychlost nejpomalejšího silničního vozidla v km/h (uvažuje se 5 km/h)
$t_p =$	8.8 s	dobu, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_p rychlostí 5 km/h v s
$t_s =$	5.0 s	dobu, kterou potřebuje nejpomalejší silniční vozidlo na projetí dráhy o délce D_s v s rovnoměrným zrychleným pohybem (viz tab. C1)
$L_p =$	48.0 m	délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo

Rozhledové poměry pro nejpomalejší silniční vozidla (případ poruchy PZS) splňují požadavky čl. 7.4.3 ČSN 73 6380 Z2.



KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE STŘEDOČESKÉHO KRAJE



Územní odbor Praha venkov - ZÁPAD
Dopravní inspektorát

Č. j. KRPS-42597-2/ČJ-2013-011606-KI

Praha 25. února 2013

Počet stran: 2

Ing. Radka Šritterová
SUDOP Praha a.s.,
Olšanská 1a
130 80 PRAHA 3

Stanovisko k akci optimalizace tratě Černošice - Beroun, ÚO Praha venkov - Západ

Policie České republiky, dopravní inspektorát Praha venkov-ZÁPAD jako dozorový orgán policie dne 25. února 2013 na základě místní příslušnosti vyhodnotil předložený návrh konceptu úprav křížení drážního tělesa s pozemními komunikacemi s následujícím doporučením:

přejezd č. 1 - 14,089 km: s úpravami souhlasíme

přejezd č. 2 - 16,048 km: Po měření in natura na místě a dalších konzultacích s vedením MěÚ Černošice budeme muset přednosti v jízdě (hlavní, vedlejší) ponechat viz současný stav.

přejezd č. 3 - 18,5529 km: s úpravami souhlasíme

přejezd č. 4 - 19,9 km: změna: ponechat přednosti na silnici III třídy tak, jak jsou doted, SSZ neosazovat. Pěší provoz z chodníku na chodník se v ul. Tyršova doporučujeme nahradit místem pro přecházení.

přejezd č. 6 - 23,201 km: odstranit (neosazovat) zákaz odbočení nákladních vozidel Eurovia, doplnit a pravidelně obnovovat pouze vodorovné DZ: V12b! Nákladní automobily nebudou jezdit přes nevyhovující místní komunikace.

přejezd č. 7 - 23,977 km: s úpravami souhlasíme

Policie ČR, DI Praha venkov-ZÁPAD si vyhrazuje právo toto stanovisko změnit nebo doplnit, pokud to bude vyžadovat bezpečnost a plynulost silničního provozu, nebo důležitý veřejný

Zborovská 13
15000 Praha 5

Tel.: 974882250
Fax: 974882509
Email: krpstc.di.pvz@mvcv.cz
ID DS: 2dtai5u

zájem. Proti tomuto vyjádření nejsou přípustné opravné prostředky ve smyslu obecných předpisů o správním řízení.

Zpracoval: por. Bc. Kristián Končický
TEL.: 974 882 253

27.
npor. Mgr. Radek Syrovátka
vedoucí DI Praha venkov - ZÁPAD

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE
STŘEDOČESKÉHO KRAJE
DOPRAVNÍ INSPEKTORÁT PRAHA VENKOV ZÁPAD
150 00 PRAHA 5, ZBOROVSKÁ 13



Pomáhat a chránit

KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE STŘEDOČESKÉHO KRAJE
Územní odbor
Dopravní inspektorát Beroun



KRPS-363156-3/ČJ-2012-010206

Beroun 14. února 2013
Počet listů: 1

SUDOP Praha, a.s.
Ing. Šritterová
Olšanská 1a
130 80 Praha 3

Stanovisko k žádosti o vyjádření k úpravě železničních přejezdů a křižovatek v úseku Zadní Třeboň - Karlštejn

Na základě Vaší žádosti o vyjádření k navrhované úpravě železničních přejezdů a křižovatek v úseku Zadní Třeboň – Karlštejn, Vám sdělujeme následující:

1. km 25,144 (Zadní Třeboň, ul. Pod Chybou) – bez námitek.
2. km 25,804 (Zadní Třeboň, U Mlýna) - souhlasíme za předpokladu vycházejících vlečných křivek pro nákladní vozidla jedoucí na dotčených komunikacích, zejména na kom. ul. V Zahrádkách. Jako lepší řešení navrhujeme na dotčeném místě výstavbu malé okružní křižovatky.
3. km 29,399 (Karlštejn, přejezd na pražském záhlaví) – nesouhlasíme s navrhovanou změnou dopravního značení, jelikož je zde vysoká intenzita dopravy ve směru od obce Liteň směrem do centra obce Karlštejn a naopak. Změna by měla také z psychologického hlediska řidičů negativní vliv a mohly by na této křižovatce vznikat dopravní nehody. Doporučujeme nalézt vhodnější řešení. Na tomto železničním přejezdu doporučujeme vyřešit pohyb chodců.
4. km 20,469 (Karlštejn, přejezd na berounském záhlaví) – nesouhlasíme s navrhovanou změnou dopravního značení, neboť by hlavní pozemní komunikace vedla z místní komunikace na slepou účelovou pozemní komunikaci, což z psychologického hlediska

Adresa:
Tyršova 1635
266 50 BEROUN

Tel.: +420 974 872 253
Fax: +420 974 872 258
Email: dibe@mvcv.cz

řidičů neshledáváme jako vhodné řešení. Okolí železničního přejezdu je přehledné a intenzita vozidel je zde velice malá.

Vyřizuje: komisař por. Bc. Petr Krejbich

por. Bc. Krejbich

Mgr. Soňa Pfeiferová
komisař npor. Mgr. Soňa PFEIFEROVÁ
vedoucí DI

Adresa:
Tyršova 1635
266 50 BEROUN

Tel.: +420 974 872 253
Fax: +420 974 872 258
Email: dibe@mvcv.cz

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo) Pozemní komunikace – zabezpečení železničních přejezdů
DATUM	20. února 2013
MÍSTO	MÚ Odbor dopravy Beroun, Politických vězňů 20
ÚČASTNÍCI	za OD Beroun: Mgr. Miroslav Jerling, Jana Petrášková za Policie ČR DI Beroun: por. Bc. Petr Krejch za SUDOP PRAHA a.s.: ing. Radka Šritterová
ZAZNAMENAL(A)	Ing. Radka Šritterová

Jednání bylo svoláno jako reakce na „Stanovisko k žádosti o vyjádření k úpravě přejezdů a křižovatek v úseku Zadní Třebáň – Karštejn“ ze dne 14.2.2013

1. km 25,144 (Zadní Třebáň, ul. Pod Chybou)

Úprava přejezdu

OTH zásadně nesouhlasí ze zachování přejezdu ve stávající poloze a požadují jeho přemístění dle návrhu z „Provozně ekonomické studie“ k mostu ev. km 25,398.

Soulad s ČSN 73 6380

automobilová doprava

Ve stávajícím stavu není hranice křižovatky za přejezdem v dostatečné vzdálenosti od nebezpečného pásma přejezdu.

Hlavní směr je v ulici Řevnická a hrozí nebezpečí vyklízení přejezdu při dávání přednosti při výjezdu z přejezdu na hlavní. Navíc na hlavní není prostor pro čekající auta odbočující na přejezd. V dané dispozici není prostor pro situování závorového břevna.

Přejezd bude přesunut do nové polohy.

pěší doprava

Ve stávajícím stavu se v blízkosti přejezdu nenachází žádné přechody. Chodníky ani přechody se nenavrhují.

- Zástupce OD Beroun a DI Beroun bez připomínek

2. km 25,804 (Zadní Třebáň, ul. U Mlýna)

Úprava přejezdu

Přejezd zůstane zachován dle stávající dispozice s oddálením křižovatky ulic U Mlýna, V Zahradkách, K Nádraží v prostoru "návsí" vhodným stavebním opatřením – svodidla, obruba.



Soulad s ČSN 73 6380automobilová doprava

Ve stávajícím stavu není hranice křižovatky za přejezdem v dostatečné vzdálenosti od nebezpečného pásma přejezdu.

Stavebně bude oddálena hranice křižovatky od nebezpečného pásma dráhy na 10m za přejezdem.

Před přejezdem jsou v těsné blízkosti napojeny sjezdy z přilehlých areálů, pro ty ale neplatí požadavek ČSN 73 6380 na vzdálenost od nebezpečného pásma přejezdu.

Dojde k úpravě celé plochy za přejezdem.

pěší doprava

Ve stávajícím stavu se v blízkosti přejezdu nenachází žádné přechody. Chodníky ani přechody se nenavrhují.

- Zástupce OD Beroun a DI Beroun souhlasí za předpokladu vycházejících vlečných křivek pro nákladní vozidla jedoucí na dotčených komunikacích, zejména na komunikaci ul. V Zahrádkách. Jako lepší řešení navrhuje na dotčeném místě výstavbu malé okružní křižovatky.

Projektant prověří řešení malé okružní křižovatky průměr=cca 17m s pojižděným prstencem pro případný průjezd TNV.

3. km 29,399 (Karlštejn, přejezd na pražském zhlaví)**Úprava přejezdu**

Přejezd zůstane zachován dle stávající dispozice.

Soulad s ČSN 73 6380automobilová doprava

Ve stávajícím stavu není hranice křižovatky v dostatečné vzdálenosti od nebezpečného pásma přejezdu na obou stranách přejezdu.

Hlavní směr je ve směru přes přejezd a je zde kolize levého odbočení ve směru od přejezdu k nádraží. Tuto kolizi se navrhuje odstranit dopravním opatřením změny hlavního směru od přejezdu k nádraží. Před přejezdem vlevo se nachází sjezd, pro sjezd neplatí požadavek ČSN 73 6380. Křižovatku za přejezdem se navrhuje stavebně oddálit do předepsané vzdálenosti v souladu se záměrem obce.

pěší doprava

Chodníky se nacházejí v úseku před přejezdem, ale neexistuje zde vazba na území za přejezdem, proto se chodníky přes přejezd nenavrhují.

Zástupce OD Beroun a DI Beroun nesouhlasí s navrhovanou změnou dopravního značení. Projektant opět prověří objíždné trasy ulice u nádraží, které byly řešeny ve variantách a tím vyřeší oddálení křižovatky od přejezdu. V případě kdy dojde k plné objíždce, doporučuje se zaslepit ulici u nádraží a navrhnout ji jako pěší zónu.



I když neexistuje vazba chodníku na území za přejezdem, bude chodník na přejezdu vyřešen v návaznosti na ulici u nádraží. Další pokračování pěších do míst za přejezdem bude řešit obec v souladu se záměrem své výstavby.

4. km 20,469 (Karlštejn, přejezd na berounském zhlaví)

Úprava přejezdu

Přejezd zůstane zachován dle stávající dispozice.

Soulad s ČSN 73 6380

automobilová doprava

Ve stávajícím stavu není hranice křižovatky v dostatečné vzdálenosti od nebezpečného pásma přejezdu na obou stranách přejezdu.

Hlavní směr je ve směru přes přejezd od nádraží a za přejezdem vpravo a je zde kolize levého odbočení za přejezdem.

Tato kolize bude odstraněna využitím velké asfaltové plochy za přejezdem a oddálením křižovatky od přejezdu dle ČSN. Před přejezdem se komunikaci vpravo navrhuje klasifikovat jako sjezd.

pěší doprava

Ve stávajícím stavu se v blízkosti přejezdu nenachází žádné přechody. Chodníky ani přechody se nenavrhují.

- S takto vyřešenou úpravou zástupce OD Beroun a DI Beroun souhlasí.

V Praze dne 20.2.2013

ing. Šritterová



ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

Datum a místo jednání: 28.2.2013, Drážní úřad, Wilsonova 300/8, Praha 2

Předmět jednání: Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo) - projednání rekonstrukce žel. přejezdů.

Vypracoval: 28.2.2013, Ing. Petr Vocedálek (petr.vocedalek@ikpce.com)

Přítomní: viz prezenční listina

Obecné informace:

Na začátku jednání Ing. Petr Vocedálek seznámil Ing. Roedla o průběhu a účelu porady. Předmětem jednání bylo projednání rekonstrukce železničních přejezdů (celkem bude 10 přejezdů rekonstruováno, 4 přejezdy budou zrušeny, vznikne 1 nový přejezd) zahrnutých do Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo).

Stavba je umístěna místy v hustě zastavěném území, což omezuje možnosti řešit křižovatky komunikací v blízkosti železniční tratě. Proto bylo účelem této porady zejména vyřešit problematiku dodržování vzdálenosti hranice křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu (ČSN 73 6380/Z2).

Obecné zásady:

- *U stávajících přejezdů Drážní úřad striktně požaduje dodržet vzdálenost 10 m mezi nebezpečným pásmem přejezdu a nejbližší hranicí křižovatky.*
- *Pokud nelze dodržet požadovanou vzdálenost mezi nebezpečným pásmem přejezdu a nejbližší hranicí křižovatky, musí se navrhnout odpovídající dopravní značení.*
- *V případě nedodržení vzdálenosti 10 m mezi nebezpečným pásmem přejezdu a nejbližší hranicí křižovatky a nemožností odsunutí křižovatky navrhuje Drážní úřad takový přejezd zrušit.*

Zpracovatel SO žel. přejezdů představil podrobněji technické řešení a dohodli se na následujícím:

1 / SO 04-32-51 Žel. přejezd v km 14,089

Přejezd bude rekonstruován.

Na pravé straně přejezdu je umístěna křižovatka (Radotínská x Komenského). Odbočení z ulice (z přejezdu) Radotínská do ulice Komenského je z hlavní komunikace vpravo. Je tedy zajištěno bezpečné vyklizení žel. přejezdu motorovými vozidly. Dle ČSN 73 6380/Z2 tedy není nutná vzdálenost 10 m mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu.

- *Drážní úřad s tímto řešením souhlasí*

Na levé straně vznikne nové propojení ulice Radotínská a Zdeňka Lhoty (propojení bude mít charakter obytné zóny). Odbočení z ulice (z přejezdu) Radotínská do ulice Zdeňka Lhoty je z hlavní komunikace vpravo. Je tedy zajištěno bezpečné vyklizení žel. přejezdu motorovými vozidly. Dle ČSN 73 6380/Z2 tedy není nutná vzdálenost 10 m mezi hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu.

- *Drážní úřad požaduje pro tuto komunikaci dodržení vzdálenosti mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu 10 m.*

2 / SO 04-32-53 Žel. přejezd v km 16,048

Přejezd bude rekonstruován. Policie ČR zamítla změnu přednosti v jízdě dopravním značením. Křižovatky budou upraveny tak, aby byly dodrženy vzdálenosti 10 m mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu.

- *Drážní úřad s tímto řešením souhlasí. Také souhlasí s řešením srpovitých krajnic, které zajistí lepší průjezd nákladními vozidly (srpovité krajnice budou umístěny u jízdnic pruhů směřujících k žel. přejezdu). Vzdálenost křižovatek bude měřena od hranice poloměrů zaoblení na asfaltových plochách, ne od hranice poloměrů srpovitých krajnic.*

3 / SO 04-32-54 Žel. přejezd v km 18,552

Přejezd bude rekonstruován.

Policie ČR povolila změnu přednosti v jízdě (navrhla hlavní směr z ulice U Silnice do U Vodárny, tato změna zajišťuje bezpečné vyklizení přejezdu). Změna přednosti by ale vedla k narušení psychologické přednosti v jízdě. Na základě samostatného SO bude křižovatka upravena a bude dodržena vzdálenost 10 m mezi nejbližší hranicí křižovatky a nebezpečným pásmem přejezdu.

- *Drážní úřad s tímto řešením souhlasí*

4 / SO 04-32-55 Žel. přejezd v km 14,212 - demontáž

Přejezd bude zrušen. Zrušení je nutné z důvodu výstavby nástupiště.

5 / SO 04-32-56 Žel. přejezd v km 15,588 - demontáž

Přejezd bude zrušen (nahrazen bezbariérovým podchodem).

6 / SO 05-32-01 Žel. přejezd v km 19,979

Přejezd bude rekonstruován. Policii ČR byla předložena varianta se světelně řízenou křižovatkou s preferencí v jízdě po komunikaci ulice Tyršova (nejzatíženější směr) a změnou hlavního směru. Tato varianta byla zamítnuta. Odsunutí křižovatky do vzdálenosti 10 m od přejezdu bude pravděpodobně velmi problematické vzhledem k majetkovému projednání.

- *Drážní úřad souhlasí s řešením světelně řízené křižovatky preferencí v jízdě po komunikaci ulice Tyršova. Jinak požaduje dodržení 10 m mezi nebezpečným pásmem přejezdu a nejbližší hranicí křižovatky.*
- *Variantní řešení počítá se zřízením podjezdu u pražského zhlaví žst. Dobřichovice, který by nahradil tento přejezd. Poté by byl tento přejezd zachován i se stávající vzdáleností křižovatky od přejezdu, ale byl by opatřen zábranami. Přejezd by mohl být používán pouze po dobu nezbytně nutnou (pouze v případě povodní a zatopení nového podjezdu) za zvláštních podmínek – rychlost drážních vozidel přes přejezd 10 km/h).*

7 / SO 06-32-01 Žel. přejezd v km 20,514

Přejezd bude rekonstruován. Policie ČR má požadavek (zejména z nedostatku místa) zrušit odbočnou komunikaci k řece Berounce na pravé straně přejezdu. Přejezd pro chodce na začátku mostu bude nahrazen místem pro přecházení. Není problém s vyklíčením přejezdu motorovými vozidly.

- *Drážní úřad souhlasí za podmínky zrušení odbočné komunikace na pravé straně přejezdu směřující k řece Berounce.*
- *Dále požaduje vyřešení viditelnosti na výstražníky pro chodce ze strany od Berounky*

8 / SO 07-32-01 Žel. přejezd v km 23,201

Přejezd bude rekonstruován. Policie ČR nesouhlasí s ohledem na intenzity dopravy se změnou přednosti v jízdě (návrh byl hlavní ulice ve směru ulice Pražská od Řevnic do ulice Pod Drahou – do areálu EUROVIA). Policie ČR dále nesouhlasí ani se zákazem odbočení do areálu společnosti EUROVIA (směr od přejezdu – levé odbočení). Policie ČR souhlasí s vodorovným dopravním

značením V12b (žlutá klikatá čára), které má zajistit bezpečné vyklizení přejezdu motorovými vozidly při odbočení do areálu EUROVIA.

- *Drážní úřad nepovažuje vodorovné dopravní značení V12b za odpovídající dopravní opatření.*
- *Drážní úřad souhlasí se zachováním hlavního směru po ulici Pražská a se zákazem odbočení vlevo do areálu společnosti EUROVIA (ve směru od Řevnic).*

9 / SO 08-32-01 Žel. přejezd v km 23,997

Přejezd bude rekonstruován. Není kolize s vyklizením přejezdu motorovými vozidly na levé straně (hlavní směr je směrem od ulice Rodinská na Palackého náměstí). Na pravé straně přejezdu je křižovatka v blízkosti přejezdu. Jedná se o nevýznamnou komunikaci, která směřuje pouze k jedné nemovitosti a dále je vedena jako cyklostezka (v katastru je parcela vedena jako ostatní komunikace). Odbočení z ulice (z přejezdu) od Palackého náměstí je z hlavní komunikace vpravo. Je tedy zajištěno bezpečné vyklizení žel. přejezdu motorovými vozidly. Na pravé straně je ale jednopruhový obousměrný most. Přednost mají vozidla jedoucí na most od přejezdu. Často však dochází k situacím, kdy vozidla jedoucí od přejezdu musí dávat přednost vozidlům přijíždějícím z mostu a hrozí nebezpečí nevyklizení přejezdu – není ale v rozporu s ČSN 73 6380/Z2. Je navrženo řešení se semaforem před přejezdem na levé straně a před mostem přes Berounku na pravé straně (přejezdové zabezpečovací zařízení bude pracovat v součinnosti s řízením automobilové dopravy přes most). Policie ČR s tímto řešením souhlasí.

- *Drážní úřad s tímto řešením souhlasí.*

10 / SO 08-32-02 Žel. přejezd v km 25,385

Jedná se o nový přejezd, který nahrazuje stávající v km 24,145. Policie ČR s tímto novým přejezdem souhlasí. Pro nové přejezdy je podmínka vzdálenosti křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu 30 m. Na obou stranách přejezdu bude tato vzdálenost splněna.

- *Drážní úřad s tímto řešením souhlasí.*
- *Drážní úřad upozorňuje na dodržení požadavku ČSN 73 6380/Z2 odst. 5.2.5 (tj. dodržení podélného sklonu pozemní komunikace od převýšení tratě max. 3 %, pokud je sklon za žel. přejezdem proti sklonu pozemní komunikace).*

11 / SO 08-32-03 Žel. přejezd v km 25,804

Přejezd bude rekonstruován. Na levé straně přejezdu vznikne nová okružní křižovatka s ohledem na dodržení vzdálenosti 10 m od nejbližší hranice křižovatky. Policie ČR s tímto řešením souhlasí.

- *Drážní úřad s tímto řešením souhlasí.*
- *Drážní úřad požaduje na pravé straně řádné vyřešení viditelnosti na výstražníky (zejména pro výjezd z areálů závodů po pravé i levé straně komunikace).*

12 / SO 08-32-04 Žel. přejezd v km 25,145 - demontáž

Přejezd bude zrušen (vznikne přejezd v km 25,385. Viz bod č. 10).

- *Pokud nedojde k oddálení křižovatky na 10 m od nebezpečného pásma přejezdu je zachování tohoto přejezdu pro Drážní úřad absolutně nepřijatelné.*

13 / SO 10-32-01 Žel. přejezd v km 29,399

Přejezd bude rekonstruován. Policie ČR nesouhlasí se změnou přednosti v jízdě. Na levé straně bude komunikace odsunuta a nevznikne zde problém se vzdáleností křižovatky od přejezdu. Na pravé straně je ale dle jednání odsunutí komunikace těžko projednatelné (pozemky).

- *Drážní úřad požaduje na pravé straně dodržení 10 m mezi nebezpečným pásmem přejezdu a nejbližší hranicí křižovatky.*
- *V případě nemožnosti odsunout křižovatku na pravé straně Drážní úřad souhlasí se změnou přednosti v jízdě nebo zákazem levého odbočení od přejezdu, což by vyřešilo problémové odsunutí křižovatky.*

14 / SO 11-32-01 Žel. přejezd v km 30,469

Přejezd bude rekonstruován. Hlavní komunikace je ve směru od žst. Karlštejn přes přejezd směrem do obce Liteň. Křižovatka na levé straně bude oddálena samostatným SO, tak aby byla dodržena vzdálenost 10 m mezi nebezpečným pásmem přejezdu a nejbližší hranicí křižovatky. Na pravé straně přejezdu je komunikace v blízkosti přejezdu. Aby byl vyřešen problém s levým odbočením je navržen zákaz odbočení vlevo z přejezdu k domu č. p. 262.

- *Drážní úřad s tímto řešením souhlasí.*
- *Na levé straně musí být vzdálenost 10 m mezi nebezpečným pásmem přejezdu a nejbližší hranicí křižovatky striktně dodržena (srpovitá krajnice s kamennou dlažbou nemůže být použita).*

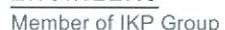
15 / SO 11-32-02 Žel. přejezd v km 30,461 - demontáž

Přejezd bude zrušen (zkrácení koleje elektroúseku).

Zaznamenal Ing. Petr Vocaďálek
IKP Consulting Engineers, s.r.o.

Přílohy:

- Prezenční listina



IKP Consulting Engineers, s.r.o.
Jankovcova 1037/49, Classic 7 – budova C
170 00 Praha 7
tel: +420 255 733 111
fax: +420 255 733 605
<http://www.ikpce.com>, e-mail: info@ikpce.com
IČ: 45799016. DIČ: CZ45799016



Předmět jednání: Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo) - projednání rekonstrukce žel. přejezdů

[illegible]