

INFORMACE PRO NÁMĚSTKA GŘ PRO MODERNIZACI DRÁHY



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
ODBOR PROVOZUSCHOPNOSTI

Datum zpracování:	19.5.2011	Původce: Mgr. Bohumír Trávníček	☎ 972 235 674
Úkol číslo:		Vedoucí oddělení: Mgr. Bohumír Trávníček	☎ 972 235 674
Uložen čím:		Ředitel odboru: Ing. Ivan Jágr	
Projednáno s:		Náměstek GŘ pro provozuschopnost: Ing. Josef Novobilský	
Věc: Závěry z jednání s PSP ČR ve věci stavby Praha-Smíchov – Beroun, 1. fáze, stávající trat' 1. a 2. stavba			

Dne 1.6.2011 se v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR uskutečnilo projednání přípravy dané stavby na pozvání paní poslankyně Heleny Langšádlové. Za MD se jednání zúčastnil náměstkem MD Ivo Vykydal, ředitel O130 Ing. Jindřich Kušník, a vedoucí oddělení O130 Ing. Magdalena Konvičková, dále Ing. Martin Vachtl za SUDOP Praha, a.s. a Mgr. Filip Kořínek, starosta města Černošice, který zastupuje i představitele dalších obcí a měst z předmětné trati.

Jednalo se zejména o požadavku zástupců obcí a měst v dotčeném úseku, který byl podpořen poslankyní Langšádlovou, **na přiměřenost budoucích protihlukových opatření v rámci stavby** (rekonstrukce trati). V této věci předal Mgr. Kořínek memorandum podepsané všemi představiteli obcí a měst nacházejících se na řešené trati náměstkovi ministra dopravy a písemně bude v nejbližších dnech zaslán Ing. Pavlu Habartovi, MBA, pověřenému řízením SŽDC, s.o.

Takového cíle je možné dosáhnout především využitím korekce pro starou hlukovou zátěž (SHZ) ze železniční dopravy, která na trati platí nyní (hygienický limit hluku vyjádření ekvivalentní hladinou akustického tlaku A je v takovém případě 70 dB pro celou denní, resp. 65 dB pro celou noční dobu): tento limit je o 10-15 dB vyšší než v případě tzv. základních limitů pro „novou“ stavbu dráhy (na tyto limity se řešení protihluková ochrana většiny koridorových úseků). Rozsahu protihlukových opatření nutných ke splnění hygienických limitů hluku je v případě limitů s korekcí pro SHZ oproti limitům základním pouze v rozsahu cca 30-50 %, tj. tato cesta vede i k výraznému snížení nákladů na protihluková opatření.

Udržení limitu s korekcí pro SHZ je vázáno na několik podmínek (příloha informace), avšak tyto jsou v daném případě splnitelné. Je třeba se v rámci přípravy stavby objektivně zabývat modelováním budoucí hlukové zátěže ve vztahu (srovnání) k rozhodnému datu (31.12.2000 – pro hlukovou zátěž vzniklou před tímto datem): je třeba zvážit a kalkulovat nejen s celkovým počtem vlaků, ale i jejich akustickými charakteristikami; rovněž v případě návrhu konstrukčního uspořádání ŽDC je třeba volit veškerá dostupná (dnes už standardní) opatření vedoucí ke snížení hluku a vibrací na nejnižší možnou míru, tedy zejména pružné upevnění kolejnic, podpražcové podložky apod.). Takto lze, i s ohledem na stávající stav ŽDC, dosáhnout snížení stávající hlukové zátěže až o cca 5-8 dB.

Kde to bude nutné – a nebylo by výše popsanými prvky zajištěno snížení hluku pod limitní hodnoty – bude třeba uvážlivě navrhnout a volit další prvky protihlukové ochrany (kolejnicové absorbéry hluku, tzv. nízké protihlukové stěny, v případě jejich schválení, ve vhodné kombinaci s klasickými PHS, kde to bude nevyhnutelné a z hlediska místních podmínek možné). Současně je třeba garantovat splnění hygienických limitů hluku pro vnitřní chráněný prostor dotčených (obytných) staveb.

Zástupci obcí a měst si uvědomují význam trati a mají zájem na plánované rekonstrukci trati včetně přiměřené protihlukové ochrany; ve vztahu k přiznání korekce pro starou hlukovou zátěž s tímto postupem souhlasí a jsou ochotni podílet se i na projednání u příslušných orgánů ochrany veřejného zdraví, resp. na Ministerstvu zdravotnictví.

SŽDC již v případě připravované stavby Úvaly – Běchovice plánují realizaci protihlukových opatření v rozsahu limitů s korekcí pro SHZ, kdy s tímto postupem vyslovili souhlas zástupci Krajské hygienické stanice Středočeského kraje i Hygienické stanice hl.m. Prahy (bylo konzultováno mj. i s Ministerstvem zdravotnictví), tedy stejné správní orgány, s nimiž bude projednávána i stavba Praha-Smíchov – Beroun.

Komu:

Ministerstvo dopravy
nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

JUDr. Radek Šmerda, Ph.D.
Ministr dopravy
Ing. Ivo Vykydal
Sekce letecké a železniční dopravy

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

Ing. Pavel Habarta, MBA
pověřen řízením SŽDC
Ing. Jiří Martínek
Úsek modernizace dráhy

NM

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Ředitelství		Počet listů 5
Došlo dne:	0 2. 06. 2011	příloh 1
Č. j.:	26624/2	listů příloh 1

Věc: Společné stanovisko starostů obcí regionu Dolní Berounka k rekonstrukci trati Praha - Beroun

Ve dnech 1.3.2011, 28.4.2011 a 24.5.2011 se konala setkání starostů a představitelů všech obcí a měst na celém úseku trati Praha-Beroun, tj. Radotín, Černošice, Všenory, Dobřichovice, Řevnice, Zadní Třebaň, Hlásná Třebaň, Karlštejn, Srbsko a Tetín ohledně připravované modernizace této významné tratě. Na druhém jednání byli přítomni rovněž zástupci MDČR, SŽDC a společnosti SUDOP.

Starostové dotčených obcí si dovoluují předložit toto společné stanovisko k projektovému záměru:

- Vyjadřujeme svoji plnou podporu záměru připravit a zrealizovat kvalitní rekonstrukci železniční trati Praha – Beroun, jejíž stav je technicky i morálně nevyhovující a neodpovídá jejímu významu.
- Jsme připraveni na realizaci záměru v rámci svých kompetencí aktivně spolupracovat a tím umožnit naplnění projektu z hlediska jeho časových, procesních i realizačních parametrů.
- Žádáme, aby způsob a konkrétní provedení rekonstrukce byly s obcemi průběžně diskutovány a respektovaly oprávněné požadavky obcí a toto společné stanovisko.
- Konstatujeme svoji plnou podporu rozhodnutí, aby rekonstrukce řešila nejen výměnu technického zařízení železniční dopravní cesty, ale řešila také obecně dopravní problematiku ve vztahu k silniční dopravě a také veškeré související vybavení a prostory stanic a zastávek.
- Již nyní v rámci projektové přípravy žádáme, aby z důvodu urbanisticko architektonické nepřijatelnosti plošného použití protihlukových stěn byla navržena taková opatření, která takovýto způsob stavby PHS vyloučí. Aplikace PHS jako paušálního způsobu ochrany obytné zástavby před hlukem by život a vzhled našich obcí a celé turisticky i residenčně atraktivní oblasti nenávratně poškodila. Za opatření, která nevhodný způsob použití PHS eliminují, považujeme:
 - takové návrhy, které umožní využití limitních hodnot staré hlukové zátěže
 - speciální konstrukce železničního svršku (upevnění, pryžové absorbery, antivibrační opatření...)
 - případně jiná technicko dopravní opatření

Projekt rekonstrukce trati Praha – Beroun patří mezi stavby hrazené z OP Doprava Evropské unie, který je časově limitován. Přitom je nutno zpracovat dokumentaci pro územní řízení, oznámení EIA, zajistit územní rozhodnutí, zpracovat dokumentaci pro stavební povolení, vydat stavební povolení, vypracovat žádosti o dotace, zajistit výběrová řízení na dodavatele, zahájit stavbu, a to vše do konce roku 2013. Tento proces bude nutno absolvovat bez ohledu na rozsah stavebních úprav.

Z hlediska procedurálních standardů jde o velmi ambiciózní a náročný termín. Z toho důvodu se obce regionu Dolní Berounka společně s městskou částí Praha 5 - Radotín usnesly, že projekt budou podle svých možností podporovat, aby jeho realizaci napomohly a usnadnily. Tuto podporu spatřujeme především ve fázi zpracovávání oznámení EIA a zpracování přípravné dokumentace, kdy místně příslušné stavební úřady budou vydávat územní rozhodnutí.

Deklarovanou podporu je svazek obcí - Region Dolní Berounka připraven prosazovat pro dopravní stavbu takových parametrů, které podle jeho názoru jsou v souladu se zájmy občanů a cestující veřejnosti železniční dopravou.

Kromě výše uvedeného společného stanoviska je přílohou soupis dílčích parametrů, které jsou za vhodné považovány jednotlivými obcemi a městy v rámci jejich katastrálních území.


Za Svazek obcí - Region Dolní Berounka a jednotlivé obce a města, podepsáno dne 31.5.2011


Karel Hanzlík
starosta Městské části **Praha 16 – Radotín**




Filip Kořínek
starosta města **Černošice**
(obec s rozšíř. působností – okr. Praha-západ)





Zdeněk Seidler
starosta obce **Všenory**




Michael Pánek
starosta města **Dobříčovice**




Marie Sommerová
starostka obce **Karlík**




Jiří Hudeček
starosta obce **Lety**
& předseda svazku obcí - **Region Dolní Berounka**




Libor Kvasnička
starosta města **Řevnice**





Stanislav Balíček
starosta obce **Zadní Třeboň**

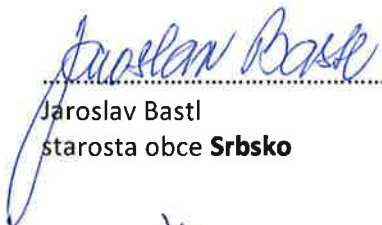



Václav Konvalinka
starosta obce **Hlásná Třebaň**





Petr Rampas
starosta městysu **Karlštejn**




Jaroslav Bastl
starosta obce **Srbsko**




Pavel Hejna
starosta obce **Tetín**



SVAZEK OBČÍ
REGION DOLNÍ BEROUNKA
LETY, NA NÁVSI 160 PSC 252 29
STŘEDOČESKÝ KRAJ
IČO: 70566984
TEL.: +420 257 711 180
FAX: +420 257 711 994
PODATELNA@OBCELETY.CZ
WWW.DOLNIBEROUNKA.CZ

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 „pravoběžní 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 uhoelných 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 bezešvých 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 propustky v km 36,539 ve stávajícím rozměru
- vybudování nebo úpravu propustky 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).