

AUTORIZACE

ČÍSLO PŘÍLOHY

ČÍSLO
ZMĚNYDĚL
ZMĚNY

POPIS OBSAHU ZMĚNY

PODPIS

MIMOÚROVŇOVÉ KŘÍŽENÍ ULICE STAROCHUCHELSKÁ S ŽELEZNIČNÍ TRATÍ

název akce

stavební objekt

MČ PRAHA - VELKÁ CHUCHLE

U Skály 262/2

150 00 Praha 5 - Velká Chuchle

objednatel

spolupráce

VELKÁ CHUCHLE

místo stavby

HL. M. PRAHA

kraj



DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ KANCELÁŘ
 Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové
 tel : 495 219 036, 495 212 647, fax : 495 221 677
 e-mail : dik@dik - hk.cz, http : www.dik-hk.cz

STANOVISKA DOSS

výkres

měřítko

TST

stupeň

ING. M. BURIANEC
kontroloval

ING. L. BURIANEC
hlavní inženýr projektu

A067/13
číslo zakázky

D3

ING. M. BURIANEC
zodpovědný projektant

Bc. L. Novotný
vedoucí projektant

05/2014
datum

číslo přílohy

ě č
Městská část PRAHA - VELKÁ CHUCHLE
1. zasedání Zastupitelstva M konané dne 24.2.2014

ř č č
Ř P íloha . 1 usnesení . 1/2 ze dne 24.1.2014

P IPOMÍNKY M PRAHA VELKÁ CHUCHLE č
ke studii „Mimoúrovňování křížení ulice Starochuchelská s železniční tratí“,
vypracované Dopravní inženýrskou kanceláří s.r.o., Hradec Králové,
v prosinci 2013

~~A. P ípomínky z projednávání s vlastníky dotčených a sousedních nemovitostí – ul. Nad drahou:~~

1. Preferovaná varianta je Varianta E, ale s 50 m poloměrem oblouku silnice za napojením na Starochuchelskou ulici, kdy je vozovka silnice vedena v maximální možné vzdálenosti od domu .p. 39 (20 m a více)
2. Nová komunikace bude v oblouku v úseku od portálu tunelu k napojení ulice Nad drahou do Starochuchelské opatřena protihlukovou stěnou
3. Náhradní výsadba za pokácené stromy bude jednoduše realizována na pozemku parc. . 99 v prostoru mezi protihlukovou stěnou a ulicí Nad drahou
4. Technologie výstavby (zejména zajištění jámy) bude navržena tak, aby při výstavbě nedošlo k došnému záboru zahrad u domu .p. 75 a .p. 40 v ulici Nad drahou, nebo aby tento zábor měl zcela minimální rozsah – např. provést zajištění jámy v jedné úrovni (dle výsledků inženýrskogeologického průzkumu)
5. Do řešení rozsahu p íjezdové komunikace nad portálem tunelu v ulici Nad drahou před pozemkem parc. . 106/1 tak, aby zajistilo bezproblémové zajištění a vyjíždění z garáže u pozemku.
6. V rámci Ú bude zpracován technologický harmonogram, ze kterého budou zřejmé doby výstavby

~~B. P ípomínky z projednávání s vlastníky sousedních nemovitostí – ulice Starolázeňská a U skály:~~

7. V ulici U skály bude zachován pojezdový chodník ve stávající šířce 475 cm, což je minimální šířka, která umožní p íjezd, vzájemné míjení a vjezd osobních automobilů na pozemek. Šířka chodníku byla již řešena při projektu stávající protihlukové stěny a oproti původnímu projektu byla po konrole rozšířena o 75 cm.
8. Pro umožnění p íjezdu požárních vozidel k pozemku bude prodloužen stávající pojezdový chodník o minimální šířku 475 cm k soušnému parkovišti tenisových kurtů a zde napojen na vozovku (propojení bezejmenné komunikace za tenisovými kurtů s ulicí U Skály)
9. Na konce p íjezdového chodníku (v prostoru u tenisových kurtů a v křížovatce s ulicí Drážní) bude umístěna dopravní značka Zákaz vjezdu všech vozidel s dodatkovou tabulkou „S výjimkou dopravní obsluhy“. Již dnešní situace neúnosná při akcích na závodisti, kdy ulice Drážní a U skály se stává parkovištěm, bez možnosti výjezdu vozidla z pozemku
10. Součástí objektu podjezdu bude protihluková konstrukce (stěna), která bude účinně snižovat jak hluk z automobilového provozu v podjezdu, tak hluk projíždících vlaků
11. Provedení (design, konstrukce) protihlukové stěny bude před vyprojektováním konzultováno s vlastníky přilehlých pozemků a budou zohledněny jejich p ípomínky a návrhy.
12. Protihluková stěna bude v ulici U skály z východní strany odborně osázena zelení, dle současného stavu. K tomuto účelu budou u ní vyhloubeny dostatečně velké jámy naplněné úrodnou půdou (viz úp . stávající stav u pozemku, který byl realizován nákladem majitel sousedících pozemků)
13. Po celou dobu průběhu stavby bude nepřetržitě umožněn p íjezd vozidel na pozemek.
14. Podjezd bude odvětrán tak, aby se zplodiny (výfukové plyny) nehromadily u pozemku.
15. Ve stejné osvětlení v ulici U skály, v místě pojezdového chodníku s protihlukovou zdí, bude posílen na konstrukci protihlukové zdi tak, aby sloupky nezužovaly šířku pojezdového chodníku 4,75 m. V případě technické neproveditelnosti takového řešení je nutno umístit sloupky co nejblíže k protihlukové zdi. Sloup osvětlení u domu na adrese U skály 10 (pokud

ř
ně lze jinak) umístit doprostřed osy vjezdových vrat (s vozidly se vždy vjíždí, nebo vyjíždí na
n kterou ze stran).

~~C. Pípmínky z výboru dopravy a bezpečnosti~~ č
(pozn.: část pípmínky z výboru dopravy a bezpečnosti, která je shodná s požadavky vlastníka
nemovitostí, je uvedena výše – pípmínky . 2, 5, 7 a 8) ů

- ě ř ě
16. u varianty E osadit světelnou signalizaci při výjezdu z tunelu v místě napojení na Mezi-
chuchelskou ulici ě ě ř
 17. vytvořit parkovací místa ve vzniklém trojúhelníkovém prostoru na Starochuchelské trase před
železniční tratí ř č ě
 18. na místo rampy vytvořit bezbariérový vstup do podchodu pod železniční tratí pro pěší na Staro-
chuchelské ulici výtahem, což zároveň umožní změnit poloměr nové komunikace na 50 m a
tím se zvětší vzdálenost komunikace od nemovitosti .p.39

ř
~~D. Pípmínky z výboru stavebního a územního plánu:~~

- Č ň ř
19. Město Chuchle si vymíní právo do dalších fází projektu zasahovat - pípmínkovat po-
drobnější řešení, a chce být o všech případných změnách informována. Č Č
 20. Detailní řešení portálu tunelu a jeho okolí v ul. Nad Drahou. V této části doporučí, aby
chůdník u portálu, který by spojoval dolní a horní část ul. Nad Drahou, byl vyprojektovaný v
přesné šířce i pro vozidla cca 3 m (pro případ nenadálých situací v oblasti Mrázovky).
 21. Detailní řešení napojení ul. Mezichuchelské a tunelu, včetně vzhledu a tvaru zastřešení. (tvar
zastřešení navržený ve studii se musí změnit) ř ě ě ř
 22. Detailní řešení podchodu a jeho okolí (např. co nejvíce prosvětlení podchodu přirozeným
světlem). ř ě ř ě
 23. Měla by být, při variantě podchodu s výtahem, možnost dostat se přes železnici v místě stává-
jícího přechodu např. v š. 3 m pro případ povodňové nebo jiné nenadálé situace (demonovatelné
zátkou) ř
 24. Detailní řešení napojení oblouku z ul. Starochuchelské – var. oblouku bližší železniční trati. Po-
jednání zbytků parkování, zachování co nejvíce stromů, výškové řešení atd.



STAV, ZASTUPCE STAR.
HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR STAVEBNÍ A ÚZEMNÍHO PLÁNU

UMCP-Velká Chuchle

Doručeno: 13.02.2014

MCVCH 00309/2014

listy: 1 přílohy:

druh:



nc52es53724f78

ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI
PRAHA - VELKÁ CHUCHLE

Podáno dne: 12-02-2014

Č.j.

Počet listů:

Počet příloh:

Ukládací znak:

Městská část Praha – Velká Chuchle

U Skály 262/2

159 00 Praha 5 – Velká Chuchle

Váš dopis zn.
123d-332/2014/Sch

Č.j.
S-MHMP 100477/2014/SUP

Vyřizuje / linka
Ing. Merta / 5809

Datum
6. 2. 2013

**Věc: Vyjádření k technicko – ekonomické studii záměru s názvem:
„Mimoúrovňové křížení ulice Starochuchelská s železniční tratí“ umístěnému
v katastrálním území Velká Chuchle, v městské části Praha – Velká Chuchle.
Soulad variant s Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy.**

Odbor stavební a územního plánu Magistrátu hl. m. Prahy obdržel žádost Městské části Praha – Velká Chuchle, IČ 00231185 se sídlem U Skály 262/2, 159 00, Praha 5 – Velká Chuchle, o vyjádření k uvedenému záměru vzhledem k jeho souladu s Územním plánem hl. m. Prahy.

Předložená technicko – ekonomická studie záměru „**Mimoúrovňové křížení ulice Starochuchelská s železniční tratí**“ zpracovaná Dopravně inženýrskou kanceláří Hradec Králové spočívá v pěti variantách řešení (A – F), z nichž tři (B, C, E) byly po projednáních podrobněji rozpracovány. Potřeba mimoúrovňového křížení vychází z požadavku na kvalitní dopravní spojení uvnitř městské části Praha – Velká Chuchle a na odstranění dopravní závady v podobě úrovňového železničního přejezdu přes čtyři koleje (dvě vnitřní koleje – trať SŽDC č. 171 Praha-Smíchov – Praha-Radotín, která je zároveň III. tranzitním koridorem; dvě vnější koleje – spojovací trať Praha-Krč – Praha-Radotín) v těsné blízkosti průsečné křižovatky vytížených komunikací. To vše v rámci záměru Správy železniční dopravní cesty, s. o. – *Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)*.

Nová komunikace je ve všech variantách navržena jako místní sběrná obousměrná dvoupruhová (šířka vozovky 7 m), s jednostranným chodníkem šířky 2 m a s ohledem na stísněné podmínky se sníženou návrhovou rychlostí 40 km/h. Komunikace nese označení MS2 9,5/8,0/40. Stávající železniční přejezd bude zrušen, v jeho místě bude vybudován podchod délky 42 m. Cyklistická doprava bude vedena v jízdních pružích společně s motorovou dopravou

Odbor stavební a územního plánu Magistrátu hl. m. Prahy, jako úřad územního plánování podle ustanovení § 6 odst. 1 písm. e) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, na základě

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 29/35, 110 21 Praha 1
tel. 236 001 111

výše uvedené žádosti o vyjádření k souladu jednotlivých variant technicko – ekonomické studie s platným Územním plánem sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále „ÚP SÚ hl. m. Prahy“) schváleným usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2000, včetně platných změn i změny Z 1000/00 vydané Usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 30/86 dne 22. 10. 2009 formou Opatření obecné povahy č.6/2009 s účinností od 12. 11. 2009, vydává toto **vyjádření**:

Počátek trasy všech variant a západní vyústění podchodu se nacházejí v záplavovém území vodního toku – kategorie C – průtočná, v němž je **umístění liniových staveb – komunikací výjimečně přípustné**. Při umístění výjimečně přípustné stavby je nutno postupovat dle Přílohy C. Odůvodnění návrhu změny Z1000/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy:

Postup při umísťování výjimečně přípustné stavby

V tomto řízení hlavní město Praha postupuje následujícím způsobem:

Příslušný stavební úřad, kterému povolení výjimečně přípustné stavby náleží, si vyžádá k umístění výjimečně přípustné stavby stanovisko:

a) Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (dnes IPR hl. m. Prahy),

b) městské části, na jejímž území má být výjimečně přípustná stavba umístěna.

Plocha na východní straně tělesa železniční tratě je potom záplavovým územím vodního toku – kategorie A – určená k ochraně zajišťované městem.

Záměr samotný je veřejně prospěšnou stavbou 37|DK|54 – Velká Chuchle – komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli, která je v platném ÚP SÚ hl. m. Prahy zakreslena ve variantě silničního nadjezdu pouze v části trasy shodném s předkládanými variantami. V místě záměru se nachází dále veřejně prospěšné stavby:

23|DZ|54 – Velká Chuchle – nová železniční zastávka Praha – Velká Chuchle,

5|TI|54 – Velká Chuchle – optický kabel TDÚ 1 - TDÚ 2,

15|TK|54 – Velká Chuchle – systém odkanalizování.

Záměr leží v ochranném pásmu dráhy celostátní (ve smyslu zákona 266/1994 Sb. o drahách), v ochranné zóně nadregionálního biokoridoru a částečně ve vzdálenosti menší než 50 metrů od okraje lesa (ve smyslu zákona č. 289/1995 Sb. o lesích). Zasahuje také do ochranného pásma maloplošného zvláště chráněného území „PP – Nad závoďským“ (ve smyslu zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny).

K jednotlivým variantám:

Variant A – Podjezd

Trasa začíná na křižovatce ulic Starochuchelská a Nad Drahou, prochází po terénu přes potok Vrutici jihovýchodně od stávající ulice nad Drahou. U domu č. p. 449/3a je zahloubena cca 3 m pod stávající terén, což je zajištěno zárubní a opěrnou zdí maximální výšky 3 m. Poté pokračuje podél železniční trati a po dosažení podjezdové výšky kříží trať

pod železničním jednopolevým mostem. Napojení na ulici Mezichuchelskou je zajištěno okružní křižovatkou o vnějším průměru 46 m.

Podle Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy se předmětný záměr nachází v nezastavitelném i zastavitelném území na plochách s funkčním využitím:

S4 – ostatní dopravně významné komunikace,

DZ – tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály,

DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení,

OB – čistě obytné,

SV – všeobecně smíšené,

IZ – izolační zeleň,

LR – lesní porosty (součást celoměstského systému zeleně)

Tato varianta záměru zasahuje do regionálního funkčního biocentra (ÚSES), do zvláště chráněného území „PR Chuchelský háj“ a do území přírodního parku „PP Radotínsko – Chuchelský háj“, součásti systému Natura 2000 (to vše ve smyslu zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny). Ve funkční ploše LR, součásti celoměstského systému zeleně, je přípustné umísťovat pouze stavby a zařízení související s provozem a údržbou této plochy. Nová výstavba a změny funkčního využití nesmějí být prováděny na úkor zvláště chráněných území přírody.

Varianta B – Podjezd je v rozporu s ÚP SÚ hl. m. Prahy.

Varianta C – Nadjezd

Trasa začíná na křižovatce ulic Starochuchelská a Nad Drahou, prochází po terénu přes potok Vrutici jihovýchodně od stávající ulice nad Drahou. U domu č. p. 449/3a je vedena v úrovni stávající ulice, což je zajištěno opěrnou zdí maximální výšky 5 m. Komunikace poté pokračuje podél železniční tratě a po dosažení požadované výšky kříží trať silničním sedmipolevým nadjezdem délky 180 m a dále klesá k ulici Mezichuchelské, která je do ní napojena stykovou křižovatkou z východní strany.

Podle Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy se předmětný záměr nachází v nezastavitelném i zastavitelném území na plochách s funkčním využitím:

S4 – ostatní dopravně významné komunikace,

DZ – tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály,

DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení,

OB – čistě obytné,

SV – všeobecně smíšené.

IZ – izolační zeleň,

LR – lesní porosty (součást celoměstského systému zeleně)

Ve funkční ploše LR, součásti celoměstského systému zeleně, je přípustné umísťovat pouze stavby a zařízení související s provozem a údržbou této plochy.

Varianta C – Nadjezd je v rozporu s ÚP SÚ hl. m. Prahy.

Varianta E – Tunel

Trasa začíná na křižovatce ulic Starochuchelská a Nad Drahou, prochází po terénu přes potok Vrutici jihovýchodně od stávající ulice nad Drahou. Za potokem Vrutice dochází k postupnému zahlabování trasy až do tunelu umístěného v prostoru pod křižovatkou ulic Nad Drahou a Na Mrázovce. Napojení na Mezichuchelskou ulici je zajištěno stykovou křižovatkou situovanou za východním portálem tunelu celkové délky 90 m. Napojení vyžaduje výškovou přeložku Mezichuchelské ulice v délce cca 150 m, která je doplněna o zastřešení a protihlukové stěny.

Podle Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy se předmětný záměr nachází v nezastavitelném i zastavitelném území na plochách s funkčním využitím:

S4 – ostatní dopravně významné komunikace,

DZ – tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály,

DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení,

OB – čistě obytné,

SV – všeobecně smíšené.

Ve funkční ploše DZ jsou vozidlové komunikace výjimečně přípustné. V ostatních funkčních plochách jsou *komunikace vozidlové a pěší komunikace a prostory* jejich funkčním nebo doplňkovým funkčním využitím.

Varianta E – Tunel není v rozporu s ÚP SÚ hl. m. Prahy za předpokladu získání stanovisek potřebných pro výjimečnou přípustnost jeho umístění.

Využití pozemků záměru musí být v souladu s vyhláškou hlavního města Prahy o závazné části územního plánu č. 32/1999 ze dne 26. 10. 1999 ve znění pozdějších předpisů, tj. s Regulativy funkčního a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy dle Opatření obecné povahy č. 6/2009, přílohy 1, v platném znění.

Charakteristiku funkčních ploch, základní regulativy funkčního a objemového uspořádání v plném znění a další informace o Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy lze najít na webových stránkách <http://upn.praha.eu>

Závěr:

Výše uvedený záměr ve variantě E – Tunel není v rozporu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy za předpokladu získání souhlasů pro výjimečnou přípustnost jeho umístění.

Výše uvedený záměr ve variantách B – Podjezd a C – Nadjezd je v rozporu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy

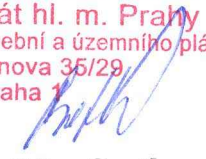
Vlastní řešení stavby na výše uvedených plochách je závislé na splnění vyhlášky č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy o obecných technických požadavcích na výstavbu v hl. m.

Praze a jeho posouzení je v kompetenci příslušných orgánů státní správy a ostatních subjektů, které se k záměru vyjadřují.

Dokumentaci stavby mimo výkresů situací variant – příloh číslo B4.1, B5.1 a B6.1 vracíme v příloze.

S pozdravem

Hlavní město Praha
Magistrát hl. m. Prahy
odbor stavební a územního plánu
Jungmannova 35/29
111 21 Praha 1

 /2/

Ing. Jitka Cvetlerová
ředitelka odboru stavebního a územního plánu

Rozdělovník:

1. Adresát + dokumentace
2. IPR hl. m. Prahy, Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2
3. ÚMČ Praha 16, Odbor výstavby, dopravy a životního prostředí
4. MHMP SUP/J
5. MHMP SUP/Mer + přílohy číslo B4.1, B5.1 a B6.1

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 29/35, 110 21 Praha 1
tel. 236 001 111



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

JMCP-Velká Chuchle

Doručeno: 26.02.2014

MCVCH 00388/2014

listy: 1 přílohy:

druh:



1c52es53724fdc

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 1758/2014-SSZ-Šm
ke spisu
Vyřizuje: Ing. Šmejkalová Nataša
Telefon: 972 524 636
Mobil: 724 563 060
E-mail: smejkalova@szdc.cz

Datum: 7.2.2014

Městská část Praha – Velká Chuchle

Ing. Daniel Kozický

U Skály 262/2

159 00 Praha 5

Optimalizace trati Praha Smíchov - Černošice

SŽDC s.o. - Stavební správa západ (SSZ) – pracoviště Plzeň souhlasí s vybranou variantou mimoúrovňového silničního křížení trati ve Velké Chuchli – tj.s podjezdem železniční trati, nahrazující úrovněvý přejezd žel. v km 6,29 trati Praha – Plzeň.

SSZ – v současné době zpracovává nový „záměr projektu“ stavby: „**Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)**“ – (dále jen OPT Pha Sm - Čern), obsahující řešení mimoúrovňového křížení Starochuchelské ulice s uvedenou železniční stavbou. Předpokládá se, že rozšíření původní stavby OPT Pha Sm - Čern o mimoúrovňové křížení železniční trati bude schváleno.

Podmínkou zařazení stavby do uvedené „koridorové stavby“ (jedná se o III. tranzitní železniční koridor – III. TŽK), je převažující kladný přístup městské části Praha – Velká Chuchle k předloženému návrhu řešení – zpracovaného Dopravně inženýrskou kancelář, s.r.o. Hradec Králové. SSZ jakožto budoucí investor této stavby očekává i převažující kladný přístup obyvatel V. Chuchle, ze kterého bude zřejmě dostatečná pravděpodobnost zajištění územního rozhodnutí a následného stavebního povolení této stavby. Z uvedeného vyplývá, že nedojde-li v průběhu přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí vybrané varianty mimoúrovňového křížení ke konsenzu účastníků výstavby, nebude možné z časového důvodu mimoúrovňové křížení zrealizovat.

Je třeba upozornit, že bude-li stavba – „zřejmě silničního podjezdu“ – legislativně do stavby OPT Pha Sm - Čern začleněna, bude se jednat o tzv. vyvolanou investici, u které budou sledovány uznatelné a neuznatelné náklady, ze kterých může vyplynout finanční spoluúčast Hlavního města Prahy. Realizace podchodu pro pěší – v místě stávajícího železničního přejezdu je uznatelná investice vyvolaná stavbou mimoúrovňového křížení.

K navrženému řešení:

Navržený silniční podjezd v km cca 6,13 trati Praha – Plzeň splňuje požadavek SSZ o gravitačním odvodnění samotného podjezdu, ale i přiléhajících komunikací. Pro zajištění gravitačního odvodnění i pro případ silnějších dešťových srážek je navrženo částečné přestřešení souběžné komunikace s dráhou v místě, kde je silniční podjezd do této komunikace napojen. Toto přestřešení současně řeší eliminaci hluku silničního provozu v tomto místě. Dále byla splněna podmínka minimalizace demolice soukromých objektů. SSZ se zavazuje, že další stupeň projektového řešení bude sledovat negativní vlivy stavby na okolní zástavbu a bude je průběžně s účastníky projednávat.

Upozorňujeme, že v dalším stupni přípravy může dojít k nepatrným změnám konfigurace sil. podjezdu s ohledem na normové požadavky „dráhy“.

S pozdravem

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
DIČ: CZ70994234
(57)

Ing. Pavel Paidar

náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň
Stavební správy západ

STAV ZASTAV

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor dopravních agend

UMCP-Velká Chuchle

Doručeno: 06.03.2014

MCVCH 00451/2014

listy: 1 přílohy:

druh:



mc52es53725033

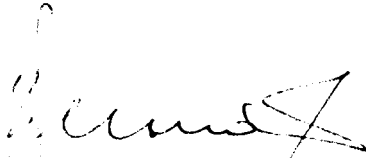
Starosta Mgr. Martin Melichar
Městská část Praha – Velká Chuchle
U Skály 262/2
159 00 Praha 5

Sp.zn.	Č.j.	Vyřizuje / linka	Datum
S-MHMP 101242/2014	MHMP-232032/2014/ODA-O4/Jv	Mgr. Javašov/4325	27.2.2014

Vážený pane starosto,

k Vámi předložené studii mimoúrovňového křížení železniční trati ve Velké Chuchli Vám sdělujeme, že navržené varianty jsou prakticky rovnocenné a záleží pouze na investorovi, kterou z variant zvolí k realizaci.

Z dosavadních jednání je patrné, že nejvhodnější by byla některá ze zahluobených variant.


Ing. Jan Heroudek
ředitel odboru dopravních agend

ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA - VELKÁ CHUCHLE	
Podáno dne: 27. 2. 2014	
Č.j.	Počet listů:
	Počet příloh:
Ukládací znak	

Co: spis ODA-O4 sektor 16



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 16
ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI
ODBOR VÝSTAVBY, DOPRAVY
A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
ODDĚLENÍ DOPRAVY

UMCP-Velka Chuchle
Doruceno: 04.03.2014
MCVCH 00435/2014
listy: 1 přílohy:
druh:



MČ Praha Velká Chuchle
U skály 262/2
159 00 Praha 5

Váš dopis zn./ze dne

Naše č.j.

001247/14/OVDŽP/Mj

Vyřizuje

Jan Martínek

Praha

25.2.2014

Věc : Studie mimoúrovňových křížení železniční trati ve Velké Chuchli –variantní řešení

Úřad městské části Praha 16, odbor výstavby, dopravy a životního prostředí, jako silniční správní úřad příslušný podle § 40 odst. 5, zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 55/2000 Sb. hl.m.Prahy, kterou se vydává Statut hl.m.Prahy, ve znění pozdějších předpisů k předloženým variantám mimoúrovňových křížení zpracovaných firmou DIK Hradec králové v pracovní verzi sděluje z hlediska dopravy následující:

Z pěti variantních řešení (A-F) byli rozpracovány tři (B,C,E) a z toho varianty B a C jsou dle vyjádření odboru stavebního a územního plánu MHMP ze dne 6.2.2014 navrženy v rozporu s územním plánem sídelního útvaru hl.m.Prahy, varianta E je za určitých předpokladů výjimečně přípustná v daném území.

Jako základní předpoklad k projednání variantních řešení považujeme jejich soulad s platným územním plánem.

Z tohoto důvodu doporučujeme jejich pracovní verzi přepracovat tak, aby s územním plánem nebyly v rozporu.

Z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu se jeví jako vhodnější varianta B i díky okružní křižovatce, která představuje potřebné zklidnění dopravy v dané oblasti, ani styková křižovatka ve variantě C nepředstavuje svým umístěním a parametry nějaký rizikový faktor.

Naopak současný návrh varianty E má, z pohledu výše uvedeného hlediska, nejvíce nedostatků. Jedná se zejména o nevyhovující rozhledové poměry navržené stykové křižovatky její šířkové uspořádání (vlečné křivky neprokázaly bezproblémový průjezd křižovatkou a tunelem pro velké nákladní vozidlo a BUS), za nepřijatelný považujeme návrh umístit před vjezd z obou směrů do tunelu příčný odvodňovač s nějakým typem zpomalovacího prahu, řešení odvodnění tunelu je z hlediska dopravy nevyhovující (není možné aby průsaky a dešťová voda omezovaly dopravní provoz a zhoršovaly bezpečnost a plynulost provozu).

Jan Martínek
vedoucí oddělení dopravy

Sídlo: Václava Balého 23, 153 00 Praha-Radotín
IČ: 00241598
Bankovní spojení: 19-2000861379/0800

e-mail: jan.martinek@praha16.eu
tel.: 234 128 290
fax: 234 128 290
web: www.praha16.eu



me32es5372444^

Vaše značka: 123e - 332/2014/Sch

Městská část
Naše značka: OPL/52/14/eis

Praha - Velká Chuchle
Vyřizuje: Čisovský / 573

U Skály 262/2
Datum: 3.2.2014

159 00 Praha 5 - Velká Chuchle

Věc: Studie mimoúrovňového křížení železniční trati ve Velké Chuchli

K předložené studii sdělujeme :

- neprojektujeme druh křížení komunikace a železniční trati, v každém případě musí technické řešení zajišťovat bezpečný a plynulý provoz prostředků MHD (např. ochrana komunikace před zatopením),
- trváme na navržení pouze nové železniční zastávky (výstavba v rámci stavebních úprav železniční trati), tj. co nejblíže vůči centru obce, včetně přímé vazby na zastávku BUS (navrhované řešení nového podchodu pro pěší zastávky BUS vůbec neřeší). Na stávající koncepci dopravní obsluhy území ROPID trvá (tj. vazba autobusové linky PID 126 od Hvozdnáry prioritně na železniční dopravu).
- realizace nového podchodu, místo stávajícího přejezdu zamezí pro cestující nutnost překonávat dvojitý ztracenou výšku (dva podchody), a tím se používání železnice může stát méně atraktivní. Doporučujeme proto prověřit vzájemné úpravy (přepojení) obou podchodů.
- stavbu je nutno koordinovat se stavebními úpravami na železniční trati, neboť v místě křížení trati a nově navrhované komunikace budou anulovány koleje a spojení mezi hlavními kolejkami (stavby nutno realizovat v jedné výluce).

S pozdravem,



Ing. Martin Jareš, Ph. D.

vedoucí odboru plánování

ROPID
 Revničská 100
 110 00 Praha 1
 (4)

Zápis

z projednání pracovní verze studie „Mimoúrovňového křížení ulice Starochuchelská s tratí ČD“ s majiteli nemovitostí v ulicích U Skály a Starolázeňská, dotčených zamýšlenou stavbou. Jednání se uskutečnilo dne 22.1.2014 od 17.00 hodin v kanceláři starosty Mgr. Martina Melichara. Prezenční listina tvoří nedílnou část zápisu.

Po úvodním vystoupení starosty Mgr. Melichara, který zdůraznil aktuálnost řešení nebezpečného komunikačního propojení Velké Chuchle v úseku křižovatky ulic Radotínská, Dostihová, Mezichuchelská, Starochuchelská a především, vlivem nárůstu četnosti průjezdů vlakových souprav PID, nebezpečného přejezdu a přechodu přes ČD na Starochuchelské se ujal slova Ing. Kozický, který seznámil přítomné se zadáním a členěním studie Mimoúrovňového křížení ulice Starochuchelská s tratí ČD.

- a) studie byla zpracována odbornou projekční kanceláří DIK Hradec Králové v několika alternativních řešeních z nichž po průběžných konzultačních schůzkách byly některé opuštěny a do verze k projednání byly dopracovány tři základní varianty pracovně nazvané podjezd (B), nadjezd (C) a tunel (E)
- b) vybraná varianta mimoúrovňového křížení bude zapracována a realizována v rámci stavby „Optimalizace železniční tratě Praha Smíchov – Černošice“ kterou z fondů EU připravuje státní organizace SŽDC (správa železniční dopravní cesty) s předpokladem zahájení realizace v roce 2016.
- c) všechny tři varianty jsou přibližně stejně finančně náročné (400 až 450 mil.Kč)
- d) výběr varianty musí brát především ohled na minimalizaci negativních dopadů stavby na majitele dotčených nemovitostí nejen v průběhu výstavby, ale i po jejím dokončení.
- e) všechny tři varianty mají řešený přechod pro pěší přes železniční trať podchodem se vstupem na Starochuchelské pomocí rampy nebo výtahu a výstupem do Dostihové a Radotínské u zastávky autobusu MHD.

Poté bylo zahájeno vlastní projednávání jednotlivých variant studie:

Varianta B podjezd pod tratí – trasa začíná na křižovatce ulic Starochuchelská a Nad Drahou prochází velice blízko zástavbě ulice Nad Drahou po terénu, dále je zahlubuje až do podjezdu s výškovým rozdílem 15 m a za vyústěním podjezdu se v ulici Mezichuchelská napojuje na kruhový objezd. Tato varianta je nevýhodná jak pro stavbou dotčeného majitele nemovitosti pana Indru tak i pro majitele nemovitostí Nad Drahou a Starolázeňské. Dále se jeví jako technicky náročnější na provoz po dokončení, neboť operativní správce komunikace Mezichuchelská TSK (technická správa komunikací) by musel trvale řešit odčerpávání povrchové (dešťové) vody pomocí instalovaných stacionárních čerpadel.

Varianta C nadjezd nad tratí – trasa začíná na křižovatce ulic Starochuchelská a Nad Drahou, ulicí Nad Drahou prochází po terénu až k napojení na mostní objekt, napojení na Mezichuchelskou je zajištěno stykovou křižovatkou. Varianta je velmi podobná původně navrhovanému přemostění z roku 2008. Po všech stránkách se nejvíce jeví jako vhodné řešení.

Varianta E tunel pod tratí – trasa začíná na křižovatce ulic Starochuchelská a Nad Drahou, prochází po terénu až za potokem Vrutice se zahlubuje až do tunelového podjezdu, napojení

na Mezichuchelskou je zajištěno stykovou křižovatkou. Při technickém dořešení omezujících faktorů a oprávněných připomínek z řad majitelů nemovitostí dotčených stavbou v PD pro stavební řízení a realizaci se jeví varianta E jako nejvýhodnější.

Již v průběhu projednávání jednotlivých variant vznášeli přítomní dotazy na vodotěsnost tunelu, co s „šikanou“ na Mezichuchelské v místě kde mělo dojít k napojení původního přemostění, jak ovlivní přeložky sítí obslužnost nemovitostí v průběhu realizace, na dobu realizace tunelu, na výšku zastřešení tunelu, na možnou změnu staničení tunelu dál od Velké Chuchle, na možnosti vjezdu hasičů v případě požáru okolních budov a na umístění nově projektované železniční zastávky v blízkosti současného přejezdu. Na všechny dotazy bylo odpovězeno.

Všichni zúčastnění občané se závěrem shodli, že s realizací varianty E mimoúrovňového křížení železniční trati ve Velké Chuchli budou jako vlastníci stavbou dotčených nemovitostí v ulicích U skály a Starolázeňské **souhlasit pouze za předpokladu dodržení následujících podmínek :**

1. V ulici U skály bude zachován pojezdový chodník ve stávající šíři 475 cm, což je minimální šíře, která umožňuje příjezd, vzájemné míjení a vjezd osobních automobilů na pozemek.
2. Pro umožnění příjezdu požárních vozidel k pozemku bude prodloužen stávající pojezdový chodník o minimální šíři 475 cm k současnému parkovišti tenisových kurtů a zde napojen na vozovku.
3. Na konce pojezdového chodníku (v prostoru u tenisových kurtů a v křižovatce s ulicí Drážní) bude umístěna dopravní značka Zákaz vjezdu všech vozidel s dodatkovou tabulkou „S výjimkou dopravní obsluhy“.
4. Součástí objektu podjezdu bude protihluková konstrukce (stěna), která bude účinně snižovat jak hluk z automobilového provozu v podjezdu, tak hluk projíždějících vlaků
5. Provedení (design, konstrukce) protihlukové stěny bude před vyprojektováním konzultováno s vlastníky přilehlých pozemků a budou zohledněny jejich připomínky a návrhy.
6. Protihluková stěna bude z východní strany odborně osázena zelení, k tomuto účelu budou u ní vyhloubeny dostatečně velké jámy naplněné úrodnou půdou (viz např. stávající stav u pozemku).
7. Po celou dobu provádění stavby bude nepřetržitě umožněn příjezd vozidel na pozemek.
8. Podjezd bude odvětrán tak, aby se zplodiny (výfukové plyny) nehromadily u pozemku.

Výše uvedené podmínky k zapracování do preferované varianty E – tunel, byly po dohodě za všechny zúčastněné písemně formulovány Ing. Martinem Pelikánem a Ing. Natalií Pelikánovou a zaslány ve formě e-mailové zprávy na ÚMČ (viz příloha)

Jednání bylo ukončeno v 18.30 hod
Záznam zapsal Ing. Petr Schůrek
V Praze 23.1.2014

Úřadu MČ Praha Velká Chuchle

Dobrý den,

s realizací varianty mimoúrovňového křižování železniční trati ve Velké Chuchli (podjezd, varianta „E“, dále v textu jen „podjezd“), která byla dne 22. 1. 2014 prezentována na úřadě MČ Praha Velká Chuchle, můžeme, jako vlastníci sousedícího pozemku na adrese U skály 10, Praha Velká Chuchle (dále jen „pozemek“), **souhlasit pouze za předpokladu dodržení následujících podmínek:**

1. V ulici U skály bude zachován pojezdový chodník ve stávající šíři 475 cm, což je minimální šíře, která umožňuje příjezd, vzájemné míjení a vjezd osobních automobilů na pozemek.
2. Pro umožnění příjezdu požárních vozidel k pozemku bude prodloužen stávající pojezdový chodník o minimální šíři 475 cm k současnému parkovišti tenisových kurtů a zde napojen na vozovku.
3. Na konce pojezdového chodníku (v prostoru u tenisových kurtů a v křižovatce s ulicí Drážní) bude umístěna dopravní značka Zákaz vjezdu všech vozidel s dodatkovou tabulkou „S výjimkou dopravní obsluhy“.
4. Součástí objektu podjezdu bude protihluková konstrukce (stěna), která bude účinně snižovat jak hluk z automobilového provozu v podjezdu, tak hluk projíždějících vlaků
5. Provedení (design, konstrukce) protihlukové stěny bude před vyprojektováním konzultováno s vlastníky přilehlých pozemků a budou zohledněny jejich připomínky a návrhy.
6. Protihluková stěna bude z východní strany odborně osázena zelení, k tomuto účelu budou u ní vyhloubeny dostatečně velké jámy naplněné úrodnou půdou (viz např. stávající stav u pozemku).
7. Po celou dobu provádění stavby bude nepřetržitě umožněn příjezd vozidel na pozemek.
8. Podjezd bude odvětrán tak, aby se zplodiny (výfukové plyny) nehromadily u pozemku.

Výše uvedené podmínky budou úřadu MČ Prahy – Velká Chuchle předány jak v elektronické, tak i v tištěné podobě.

S pozdravem a poděkováním za spolupráci.

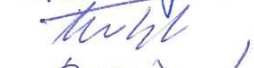
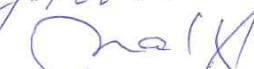
Ing. Martin Pelikán

Ing. Natalija Pelikánová

V Praze, dne 23. 1. 2014

PREZENČNÍ LISTINA

z projednání studie
„Mimoúrovňové křížení ulice Starochuchelská s tratí ČD“
konaného dne 22. 1. 2014 na ÚMČ ve Velké Chuchli

JMÉNO	adresa	PODPIS
N. Pelikánová	U školy 184/10	
M. PELIKÁN	U školy 184	
J. TUREK	U školy 186	
ANETA BAZECOVÁ	STAROLAZ. 281	
V. PINC	U školy 184	
P. ŠTÍKA	Starolázeňská 286/14	
Jana Kolářová	— " —	
Jiřina Melicharová	STAROLÁZEŇSKÁ 274/19	
HAREK MALÝ	Starolázeňská 277/5	
Martina Melicharová	Starolázeňská 306/4	
Věra SLAVÍKOVÁ	U školy 186	
Jiří Bábek		

pelikan2003@volny.cz

2. Zápis

z projednání pracovní verze studie „Mimoúrovňového křížení ulice Starochuchelská s tratí ČD“ s majiteli nemovitostí v ulici Nad Drahou, dotčených zamýšlenou stavbou a Ing. Šmejkalovou ze Správy železniční dopravní cesty s.p., Stavební správa západ (dále jen SSZ). Jednání se uskutečnilo dne 28.1.2014 od 9.15 hodin v kanceláři starosty Mgr. Martina Melichara. Prezenční listina tvoří nedílnou část zápisu.

Úvodní slovo si vzala Ing. Šmejkalová, která představila jak sebe, tak stavby, které jí byly přiděleny k řešení. Jedná se o koridorovou stavbu: „Optimalizaci trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“.

Na této stavbě vyvstaly 2 zásadní komplikace a to – rozšíření stavby o novou železniční zastávku Radotín Sídliště v km 10.00 trati Praha - Plzeň a o řešení mimoúrovňového křížení s žel. tratí ve Velké Chuchli. Z tohoto důvodu se v současné době přepracovává tzv. „Záměr projektu stavby“, který bude obsahovat původní rozsah stavby a jmenované rozšíření stavby.

Hlavním účelem jednání je se domluvit na společné akceptovatelné variantě mimoúrovňového křížení, kterou následně pak SŽDC, s.p. může zadat ke zpracování přípravné dokumentace pro územní řízení (dále jen „ÚŘ“).

Ing. Šmejkalová tímto zápisem upřesňuje, že SSZ bude respektovat výběr varianty mimoúrovňového křížení, pokud bude odpovídat technickým a bezpečnostním požadavkům ve vztahu k řešení železniční trati. Jako bezproblémové považuje SSZ variantu původního silničního nadjezdu dle projektu TSK z roku 2008 a dále vybranou variantu „E“ silničního podjezdu – dle studie DIK s.r.o Hradec Králové z roku 2014. Ing. Šmejkalová upozornila, že v obou případech bude nutné vybudovat podchod pro pěší – ul. Starochuchelská. Dále bude sledovat vývoj přípravy a projednání navrženého řešení s tím, že pokud dojde k zásadním problémům, zdržující zpracování dokumentace pro územní řízení a zajištění územního rozhodnutí, bude nucena SSZ od této stavby upustit, neboť nebude možné zásadně stavbu koridoru zdržovat.

K problematice protihlukových opatření bylo sděleno, že protihluková opatření byla řešena v přípravné dokumentaci optimalizace trati v souladu s legislativou – tj. na zátěž od železniční dopravy – nikoliv kombinace se silniční dopravou (viz diskuze z územního řízení, konaného dne 4. čer. 2013). Co se týká mimoúrovňového křížení, bude řešena nová hluková studie od nové silniční zátěže pro tuto „silniční stavbu“, tomu bude odpovídat nový návrh protihlukových opatření této konkrétní silniční stavby! V tomto případě tedy budou přilehlé objekty chráněny před hlukem – od železnice a zvláště od „silnice“.

Poznámka pro případ možnosti řešení součtu hlukových zátěží od železnice a přilehlých komunikací: Toto lze řešit pouze dohodou SŽDC s.o. a městské části Prahy, kdy se město finančně podílí na vícenákladech, řešících silniční hlukovou zátěž. Jedná se o případ, kdy čistá stavba železnice nemůže legislativně přičítat hluk z přilehlých komunikací – viz. citované územní řízení!

Slovo si vzal p. Indra, který prohlásil, že pro něj je akceptovatelná pouze varianta E, kde je tunel nevzdálenější od jeho pozemku a za podmínky nad terénem vytvoření protihlukové stěny či jiného vhodného protihlukového opatření např. osázení vhodné zeleně. S tímto se ztotožnili i ostatní přítomní majitelé dotčených nemovitostí. Dále trvá na tom, že pokud by mělo dojít k odkupu jeho pozemku mezi tratí a silnicí, tak požaduje prodej celého pozemku, taktéž se dotazuje, jak dráhy postupují se stanovením výše ceny za pozemek. Na toto mu reaguje Ing. Šmejkalová slovy, že odkupují za cenu v místě a v daném čase obvyklou a to na základě znaleckého posudku, který si může zadat sám u soudního znalce s tím, že i tento

znalecký posudek jsou dráhy ochotny zaplatit.

Paní Nedvědová upozorňuje na to, že již několik let si stěžuje na neúnosný hluk od vlaků a nikdy jí nebylo vyhověno, k tomuto se připojuje i p. Mlezivová. Dále informuje, že dům je od plotu umístěn ve vzdálenosti pouhých 9m a že nesouhlasí se zábořem svého pozemku, tak jak je ve studii navrženo, protože zábor by končil 2,5m od okna její kuchyně a navíc je přes velkou část zahrady umístěn bazén (od plotu ve vzdálenosti jen 1m). Největší obavy má ze zajištění stěny jámy pomocí štětové nebo pilotové stěny, které by mělo být umístěno v místě jejího plotu a mohlo by taktéž dojít k navrtávání kotev do svahu pod domem z důvodu statického zajištění pažení jámy a tím by mohlo dojít dle jejího mínění k porušení domu. Ing. Kozický na toto reagoval vysvětlením technologického postupu prací, především ujištění v tom, že dnešní technologie umožňují bezproblémový průběh stavby bez porušení domu, tvrzení podložil vlastní zkušeností z podobných staveb, vrtání a kotvení svahu by sice mohlo probíhat i pod jejím domem, ale v hloubce cca 5m. Ohledně štětové stěny – ta naopak zajistí aby se nepřemáhal k p. Nedvědové jak hluk, tak hlavně vibrace. Společně se shodli na tom, že během výstavby je nutné zbourat přilehlou garáž, po dokončení stavby by byla garáž opět nově postavena, na toto reagovala i Ing. Šmejkalová, která souhlasila a dodala, že se jedná o vyvolanou investici a tuto investici SZDC, s.p. zaplatí.

Závěrem:

- V rámci připomínkování projektové dokumentace (dále jen „PD“) bude zpracovateli předán především požadavek:
- minimálního zásahu na pozemky p. Nedvědové a paní Mlezivové
 - vyřešení příjezdové komunikace před pozemkem paní Nedvědové, které zajistí bezproblémové zajiždění a vyjíždění do garáže.
- V rámci ÚŘ bude požadován i technologický harmonogram
 - Preferovaná varianta je Varianta E, ale s 50m poloměrem oblouku za napojením na Starochuchelskou ulici
 - Pro majitele dotčených nemovitostí bude po samotné realizaci podjezdu znamenat stavba celkové snížení hlukové zátěže
- Náhradní výsadba za pokácené stromy bude realizována před pozemkem p. Indry

Jednání bylo ukončeno v 10.45 hod

Záznam zapsala Ing. Michaela Benešová

V Praze 28.1.2014

PREZENČNÍ LISTINA

z projednání studie
„Mimoúrovňové křížení ulice Starochuchelská s tratí ČD“
konaného dne 28. 1. 2014 na ÚMČ ve Velké Chuchli

JMÉNO	společnost	PODPIS
MLEZIVA	VLASTNÍCI POČETNÝCH NEMOKITOSTÍ	
MLEZIVOVÁ		
NEDVEDOVA		
INDRA		
KOTICKÝ	MČ V. CHUCHLÉ	
ŠMEJKALOVÁ	SZDE - SSZ	
MELICHAR	MČP-V. CHUCHLÉ	
BENEŠOVÁ	MČ P - V. CHUCHLÉ	

STAN V, STAN

UMCP-Verka Chuchle
Beručeno: 28.01.2014
MEVCH 00186/2014
Lisový Právník
datum:

Úřadu MČ Praha Velká Chuchle



Dobrý den,

s realizací varianty mimoúrovňového křižování železniční trati ve Velké Chuchli (podjezd, varianta „E“ dále v textu jen „podjezd“), která byla dne 22.1.2014 prezentována na úřadě MČ Praha Velká Chuchle, můžeme jako vlastník sousedícího pozemku na adrese U skály 8 Praha Velká Chuchle (dále jen „pozemek“), **souhlasit pouze za předpokladu dodržení následujících podmínek:**

1. V ulici U skály bude zachován pojezdový chodník ve stávající šíři 475 cm, což je minimální šíře, která umožňuje příjezd, vzájemné míjení a výjezd osobních automobilů na pozemek. Šíře chodníku byla již řešena při projektu stávající protihlukové stěny a oproti původnímu projektu po kontrole byla rozšířena o 75 cm.
2. Pro umožnění příjezdu požárních vozidel k pozemku bude prodloužen stávající pojezdový chodník o minimální šíři 475 cm k současnemu parkovišti tenisových kurtů a zde napojen na vozovku.
3. Na konce pojezdového chodníku (v prostoru u tenisových kurtů a v křižovatce s ulicí Drážní) bude umístěna dopravní značka Zakaz vjezdu všech vozidel s dodatkovou tabulkou: S výjimkou dopravní obsluhy. Už dnes je situace neúnosná při akci na závoděšti, kdy ulice Drážní a U skály se stává parkovištěm, bez možnosti výjezdu vozidla z pozemku.
4. Součástí objektu podjezdu bude protihluková konstrukce (stěna), která bude účinně snižovat jak hluk z automobilového provozu v podjezdu, tak hluk projíždějících vlaků.
5. Provedení (design, konstrukce) protihlukové stěny bude před vyprojektováním konzultováno s vlastníky přilehlých pozemků a budou zohledněny jejich připomínky a návrhy.
6. Protihluková stěna bude v ulici U skály osázena zelení dle současného stavu, který byl realizován na vlastní náklady majitelů sousedících pozemků.
7. Po celou dobu provádění stavby bude nepřetržitě umožněn příjezd vozidel na pozemek.
8. Podjezd bude odvětrán tak, aby se zplodiny (výfukové plyny) nehromadily u pozemku.

Děkujeme za včasnou informaci a jsme s pozdravem

Milena Jelínková

Jaroslav Tydlík

Milena Jelínková
V Praze, dne 23.1.2014

Jaroslav Tydlík



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

Váš dopis zn.:

Ze dne: 388-332/2014/Sch

Naše zn.: 4329/2014-SSZ-Šm
ke spisu

Vyřizuje: Ing. Šmejkalová Nataša

Telefon: 972 524 636

Mobil: 724 563 060

E-mail: smejkalova@szdc.cz

Datum: 7.4.2014

Městská část Praha – Velká Chuchle
Ing. Martin Melichar

U Skály 262/2
159 00 Praha 5

UMCP-Velka Chuchle

Doruceno: 12.05.2014

MCVCH 00951/2014

listy: 1 přílohy:

druh:



mc52es5372528e

Optimalizace trati Praha Smíchov – Černošice

- řešení mimoúrovňového křížení trati ve Velké Chuchli.

Děkujeme za informaci zastupitelstva MČ Velká Chuchle ohledně projednání a odsouhlasení varianty E silničního podchodu Velká Chuchle.

Reagujeme tímto na některé připomínky, necitované body jsou akceptovatelné bez námitek.

A:

K bodu 2. – řešení protihlukové stěny – bude navrženo a vybudováno v souladu s hlukovou studií, která bude zpracována v rámci přípravné dokumentace stavby „silničního podjezdu“. Případný rozdíl mezi stěnou navrženou projektantem (na základě hlukové studie) a stěnou požadovanou „vlastníky- respektive MČ“ bude řešen individuálně a není vyloučené, že rozdíl ceny bude klasifikován jako tzv. neuznatelné náklady.

K bodu 3. – rozhodování o náhradní výsadbě zeleně přísluší oprávněnému úřadu OŽP, požadavek na přednostní výsadbu zeleně na pozemku parcelní číslo 99 může být tomuto úřadu předložen. Rozhodování o umístění nové výsadby bohužel není v kompetenci investora – tj. SZDC s.o. ani občanů města. OŽP dokonce určuje podle platného zákona druh zeleně.

K bodu 4. – Požadavek na technologii výstavby s minimalizací dočasných záborů zahrad domů č.p. 75 a č.p. 449 v ulici Nad Drahou bereme na vědomí s tím, že v zadávacích podmínkách (dále jen ZP) pro zpracování přípravné dokumentace bude tento požadavek na řešení daného problému uveden. Je tedy zřejmé, že až konkrétní projekční návrhy prokáží, jak velkým záborům dojde a zda jsou pro vlastníky pozemků únosné.

K bodu 5. – V ZP bude uveden požadavek na řešení příjezdové komunikace a bude hledáno řešení k zabezpečení „normového“ vjezdu do garáže.

B:

K bodu č. 7. – Bez prověření projektantem, který není dosud vybrán, není možné na připomínku reagovat. Upozorňujeme, že v rámci projekčních prací bude důsledně sledováno, zda se jedná o vyvolanou investici, čili že se jedná o nezbytnou funkční součást silničního podjezdu, nahrazující stávající železniční přejezd. Pokud se nebude jednat o vyvolanou investici a bude se jednat o tzv. investici související, bude tato řešena separátně na objednávku MČ V. Chuchle – tj. jím vybraným projektantem.

K bodu č. 8. a 9. – Zde se nejedná o vyvolanou investici a bude nutné problém řešit separátně. Tuto „související stavbu“ je možné „umístit“ v rámci územního řízení silničního podjezdu.

K bodu 10. 11. a 12. – Obdoba bod 2. – stavba bude řešit na základě příslušných hlukových studií protihluková opatření jak ze silničního provozu, tak z železničního provozu. V případě součtu hlukových zátěží z kombinace silničního a železničního provozu budou sledovány finanční podíly na PHS dle jednotlivých zátěží.

Součástí týmu projektanta bude i architekt, v jehož zájmu bude architektonický návrh odpovídající požadavkům městské zástavby. Lze zajistit konzultace s vlastníky přilehlých obytných objektů, nebude však možné přistupovat na individuální návrhy občanů, či zástupců MČ, které by byly pro lokalitu evidentně architektonicky nepatřičné. O patřičnosti bude rozhodovat investor a architekt projektanta. U obou typů PHS (železnice-silnice) lze zajistit podobnost konstrukcí alespoň vnějšími úpravami jako jsou nátěry a ozelenění.

K bodu 13.- v dané fázi přípravy není možné tento požadavek garantovat. Na základě výsledků optimálního umístění stavby (staveb) a na základě návrhu technologie výstavby se ukáže, zda je požadavek na zachování příjezdu vozidel na pozemek po celou dobu výstavby akceptovatelný. U takto náročných staveb je nutné předpokládat dočasné omezení příjezdu. Problém se obvykle řeší vymezením místa pro dočasné parkování mimo „objekt“.

K bodu 14. – v dané fázi studie není možné k požadavku zaujmout stanovisko. V každém případě dojde ke zvýšení emisí v místě nové křižovatky v ulici Mezichuchelské s to nárůstem dopravy z ulice Starochuchelské. Na řešení nuceného odvětrání splodin z nového „podjezdu“ – tj. podjezdu pod tratí a částečného přestřešení ulice Mezichuchelské objedná investor prostřednictvím projektanta renomovaného odborníka. Výsledky budou předloženy městské části V. Chuchle k rozhodnutí, zda je navržené řešení akceptovatelné. I zde se bude posuzovat, zda se jedná o uznatelné náklady stavby.

K bodu 15. – Pro investora není zatím zřejmé, zda se jedná o vyvolanou investici – viz. bod č. 7.

C:

K bodu 16. – Na magistrátu hl. m. Prahy bude nutné v nejbližší době projednat rozsah „delimitace finančních prostředků pro silniční podjezd“ včetně vybavení nového komunikačního systému zmiňovanou signalizací či odvětrání splodin dle bodu 14. Jedná se tedy opět o rozhodnutí, zda se pro investora SŽDC jedná o uznatelné náklady stavby.

K bodu 17. – Evidentně se nejedná o vyvolanou investici stavbou – zřejmě se bude řešit separátně.

K bodu 18. – Požadavek dle tohoto bodu tímto považujeme za odsouhlasení řešení výstupu z pochodu pro pěší do ul. Starochuchelské schodištěm a výtahem pro imobilní občany městskou částí V. Chuchle. Vyjádření příslušného odboru dopravy očekáváme v dokladové části projednání studie MÚK – varianty E.

D:

K bodu 20. – Tímto sdělujeme, že reálnost požadavku na třímetrový chodník je třeba prověřit a projednat dodatkem studie mimoúrovňového křížení s železniční tratí – tj. DOK s.r.o., neboť se jedná o základní dopravní a prostorový problém, který nelze odsunout do dalšího stupně PD. Jde opět o požadavek nad rámec řešení samotného mimoúrovňového křížení a bude se sledovat, zda se jedná o uznatelné náklady stavby.

K bodu 21. – K dnešnímu dni jsme nebyli seznámeni s tím, že je třeba tvar zastřešení měnit. Pokud se jedná pouze o architektonickou změnu bez prostorových změn (nových územních nároků) požadujeme předběžný návrh změny - zpracovaný firmou DIK s.r.o.

K bodu 22. – Jedná se o požadavek víceméně irelevantní, neboť projekt řeší osvětlení podjezdu dle platných norem. Pojem „co největší prosvětlení podchodu přirozeným světlem“ je nic neříkající, neboť profil podjezdu je limitován niveletou trati a „únosnou“ světlou výškou podjezdu. Únosná světla výška je minimální normová světla výška, která nebude ohrožena dešťovými ani spodními vodami. Zvětšení profilu podjezdu tedy nepřipadá v úvahu, sledována bude konstrukce přestřešení v ulici Mezichuchelské. Nutnost i denního osvětlení podjezdu nelze v daném okamžiku vyloučit.

K bodu 23. – Tento požadavek je bohužel za daných podmínek neakceptovatelný. Vycházíme ze základní podstaty, kdy nahrazujeme úrovně křížení trati mimoúrovňovým křížením, kdy se zásadně jakékoliv provizorní přejezdy nezřizují, obzvláště je-li MČ chráněna protipovodňovými opatřeními. Ponechání „Provizorního přejezdu“ pro případ mimořádných událostí v místech nově zřízeného mimoúrovňového křížení se toleruje pouze v obzvláště výjimečných případech a je po demontáži betonových zábran využitelný pouze pro vozidla IZS ve zvláštním režimu „strážce přejezdu“. Žádná jiná vozidla ani pěší osoby zde přejíždět ani přecházet nemohou.

Pokud není MČ dostatečně chráněna protipovodňovými opatřeními (tuto informaci jsem neobdrželi), neměla být vybrána varianta E a měla být vybrána varianta silničního nadjezdu.

S pozdravem

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
DIČ: CZ70994234
(57)

Ing. Pavel Paidar
náměstek ředitele pro techniku – pracoviště Plzeň
Stavební správy západ

l. z.



