|  |  |
| --- | --- |
| **NÁZEV AKCE:** | Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo) (DPS + PDPS) |
|  |  |
| **PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:** | Jednání s představiteli obce Káranice |
|  |  |
| **DATUM:** | 9. října 2024 |
|  |  |
| **MÍSTO:** | Obecní úřad Káranice, Káranice 48, 503 66 Káranice |
|  |  |
| **ÚČASTNÍCI:** | dle prezenční listiny |
|  |  |
| **ZAZNAMENALI:** | Ing. Daniel Filip |
|  |  |

Na tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

# Úvod

Cílem jednání bylo informovat zástupce obce o zahájení prací na dalším projektovém stupni DPS + PDPS, sdělit navrhované úpravy řešení a získat informace o nových skutečnostech v obci.

# Aktuální stav prací na projektu

Sdružení firem SUDOP PRAHA a.s. a SUDOP EU a.s. zpracovává pro investora Správu železnic, státní organizaci, Stavební správu západ, projektovou dokumentaci ve stupni DPS a PDPS železniční stavby „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“.

Projektový stupeň DPS navazuje na předchozí stupeň DÚR.

Paralelně probíhá územní řízení na dokumentaci DÚR.

Souběh nastal z důvodu urychlení přípravy a realizace železniční stavby.

Personální obsazení:

HIS: Ing. Karel Kohout, Správa železnic, státní organizace, Stavební správu západ

HIP: Ing. Daniel Filip, SUDOP PRAHA a.s..

zaznamenal: Ing. Daniel Filip

# Železniční stavba

Železniční stavba „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ je jednou ze souboru pěti staveb na rameni Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, které se má stát alternativou k I. tranzitnímu železničnímu koridoru v úseku Praha – Česká Třebová především pro nákladní železniční dopravu. Modernizace železniční tratě bude přínosná též pro osobní železniční dopravu, bude zaveden přímý expres Hradec Králové – Praha s jízdní dobou okolo jedné hodiny.

Cílem železniční stavby je kompletní modernizace železniční tratě a její plné zdvoukolejnění.

Předpoklad realizace železniční stavby je v letech 2027 – 2029. V roce 2027 jsou navrhovány práce bez přerušení železničního provozu. V roce 2028 je navrhována úplná výluka železniční tratě v úseku Hradec Králové-Plačice - Chlumec nad Cidlinou. Hromadná doprava bude zajišťována náhradní autobusovou dopravou s obsluhou železničních stanic a zastávek. V roce 2029 je navrhována úplná výluka železniční tratě v úseku Hradec Králové hl. n. – Hradec Králové-Plačice a částečné výluky pro dokončovací práce v úseku Hradec Králové-Plačice - Chlumec nad Cidlinou. Po dobu výluk bude opět zavedena náhradní autobusová doprava.

zaznamenal: Ing. Daniel Filip

# Shrnutí návrhu DÚR na území obce

V Káranicích bude modernizována a přestavěna ŽST Káranice. Ve stanici bude zřízeno ostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami a vnější nástupiště s jednou nástupní hranou u výpravní budovy. Ostrovní nástupiště bude zastřešeno, na vnějším nástupišti bude zřízen přístřešek pro cestující. Nástupiště budou vybavena osvětlením, rozhlasem pro cestující, informačním a orientačním systémem. Přístup na nástupiště bude bezbariérový podchodem pro pěší a cyklisty propojujícím obě strany obce.

Stávající výpravní budova zůstane zachována. 1NP bude přestaveno na technologické prostory pro zabezpečovací a sdělovací zařízení, bude zřízena čekárna a toalety pro cestující. 2.NP bude ponecháno pro potřeby obce. U výpravní budovy budou zřízeny přístřešky pro jízdní kola.

Vedle výpravní budovy bude vybudován nový technologický objekt pro silnoproudou technologii.

Stávající přejezd P3984 bude zrušen. Náhradou bude zřízen podchod pod železniční stanicí a komunikace do místní části Káraničky ze silnice III/32728.

Stávající přejezd P3983 byl navržen k ponechání.

Obytná zástavba obce bude chráněna PHS v rozsahu km 8,610 - 7,579 jižně a km 8,418 - 8,200 severně. PHS severně od tratě v těsné blízkosti rodinných domů bude navržena v maximální možné míře jako transparentní.

zaznamenal: Ing. Daniel Filip

# Navrhované změny v DPS

Navrhované změny přesahující rozsah územního řízení a územního rozhodnutí budou povoleny v navazujícím řízení dle nového stavebního zákona (NSZ), v povolení záměru.

**Náhrada přejezdu P3983 mimoúrovňovým křížením**

V DPS je znovu prověřována náhrada přejezdu P3983 mimoúrovňovým křížením.

Jedním z důvodů revize DÚR je též novela ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, kde jsou nově stanoveny požadavky na zajištění rozhledových poměrů na přejezdech s uvažováním stojícího vlaku v přilehlé koleji. V našem případě požadavek vyvolává nutnost posunu vjezdové brány na vlečce Mramorit o 45 m západním směrem. K zachování funkčnosti vlečky by bylo nezbytné vlečku prodloužit o 45 m západním směrem a současně odstranit a vybudovat v nové pozici stávající halu v areálu firmy Mramorit v kolizi s prodloužením vlečky. Popsané řešení je technicky možné, ale za nemalé finanční náklady přinese pouze zakonzervování stávajícího stavu s úrovňovým křížením. Projektant proto hledal náhradu přejezdu mimoúrovňovým křížením.

Projektant navrhl náhradu přejezdu silničním nadjezdem přes železniční trať pro automobilovou dopravu mimo osu stávající komunikace ve variantě západní a východní a podchod pro pěší a cyklisty v ose stávající komunikace.

Projektant navrhl náhradu přejezdu silničním podjezdem pod železniční tratí pro automobilovou dopravu mimo osu stávající komunikace ve variantě západní a východní a podchod pro pěší a cyklisty v ose stávající komunikace.

Silniční nadjezd je v obou variantách navržen ve většině délky na mostní konstrukci k minimalizaci zásahu do krajinného rázu. Silniční nadjezd překonává větší výškový rozdíl proti silničnímu podjezdu. Niveleta vozovky na silničním nadjezdu je cca 9 m nad niveletou železniční tratě. Niveleta vozovky v silničním podjezdu je cca 6,3 m pod niveletou železniční tratě. Silniční nadjezd je v obou variantách investičně a provozně méně nákladný než silniční podjezd.

Silniční podjezd přináší nižší vizuální zatížení krajinného rázu a omezení hluku ze silniční dopravy. Silniční podjezd je však v obou variantách investičně a provozně nákladnější. V lokalitě je vysoká hladina podzemní vody a podjezd musí být zřizován ve vodotěsné železobetonové vaně. Dešťová voda z podjezdu musí být čerpána systémem čerpadel do vsakovacích objektů s oddělováním kapalných uhlovodíků přes lapol.

Budoucí vlastník a správce Královéhradecký kraj preferuje dle dosavadních zkušeností silniční nadjezdy především kvůli nižším nákladům na provoz a údržbu.

Varianty západní odbočují v katastru Káranic ze silnice III/32728 mezi hřbitovem a přejezdem, trať kříží západně od areálu firmy Mramorit, procházejí do katastru Chudeřic, a ústí zpět na silnici III/32728 mezi obcemi Káranice a Chudeřice. Varianty západní jsou provozně a investičně výhodnější proti variantám východním.

Varianty východní odbočují ze silnice III/32728 před železničním přejezdem, směrově jsou vedeny obloukem ve tvaru podkovy východně od přejezdu na katastru Káranic, a vrací se zpět na silnici III/32728 za přejezdem před rodinnými domy.

Obec Chudeřice nesouhlasí se západními variantami na katastru Chudeřic.

Návrh preferovaný obcemi musí schválit budoucí vlastník a správce Královéhradecký kraj.

**Úpravy rozsahu PHS dle novely NV č. 272/2011 Sb.**

Novela Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (platnost od 01.07.2023) přinesla změnu v hlukových limitech a v nahlížení na starou hlukovou zátěž. Obecně se dá říct, že na stavbě Chlumec n. C. – HK dochází k redukci rozsahu protihlukových stěn proti návrhu z DÚR. V některých specifických případech dochází k drobnému navýšení rozsahu PHS.

Na území obce Káranice dochází dle konceptu aktualizace Akustické studie k úpravě rozsahu PHS:

návrh DÚR **🡪** návrh DPS po novele NV č. 272/2011 Sb.

jižně od tratě

km 8,610 – km 8,510, výška 2,0 m nad TK **🡪** km 8,640 – km 8,510, výška 2,0 m nad TK

km 8,510 – km 8,091, výška 1,5 m nad TK **🡪** km 8,510 – km 8,091, výška 1,5 m nad TK

km 8,091 – km 8,044 PHS přerušena zastřešením výstupů z podchodu a výpravní budovou

km 8,044 – km 7,579, výška 1,5 m nad TK **🡪** km 8,044 – km 7,579, výška 1,5 m nad TK

severně od tratě

km 8,418 – km 8,313, výška 2,0 m nad TK **🡪** km 8,418 – km 8,350, výška 3,0 m nad TK

km 8,313 – km 8,200, výška 3,0 m nad TK **🡪** km 8,350 – km 8,200, výška 4,0 m nad TK.

zaznamenal: Ing. Daniel Filip

# Připomínky zástupců obce

1) Zástupci obce vznesli žádost na zřízení nezakrytých stání pro jízdní kola též u severního výstupu z podchodu pro cca 10 kol.

 *Investor požadavek akceptuje.*

2) Zástupci obce vzali na vědomí nesouhlas obce Chudeřice se západní variantou mimoúrovňového křížení náhradou za přejezd P3983. Zástupci obce připustili východní variantu mimoúrovňového křížení. Zástupci obce preferují spíše variantu silničního podjezdu. Zástupci obce sdělili, že souhlas či nesouhlas s mimoúrovňovým křížením musí vyslovit usnesením zastupitelstvo obce. Nejbližší zastupitelstvo obce se bude konat 16.10.2024. Bylo dohodnuto, že usnesení zastupitelstva bude přílohou tohoto záznamu z jednání.

3) Zástupci obce požadují, aby přejezd P3984 byl zrušen až po vybudování a zprovoznění komunikace do Káraniček ze silnice III/32728.

4) Zástupci obce upozornili, že vlečka do TNS Káranice již byla snesena a byl též zrušen přejezd.

zaznamenal: Ing. Daniel Filip

# nadpis

text

zaznamenal: Ing. Daniel Filip

# Shrnutí

**•** Projektant shrnul návrh z DÚR.

**•** Projektant představil návrh náhrady přejezdu P3983 mimoúrovňovým křížením.

**•** Zástupci obce vznesli připomínky k návrhu.

**•** Projekt představil úpravu návrhu PHS.

**•** Byl dohodnut další postup při návrhu mimoúrovňového křížení.

zaznamenal: Ing. Daniel Filip