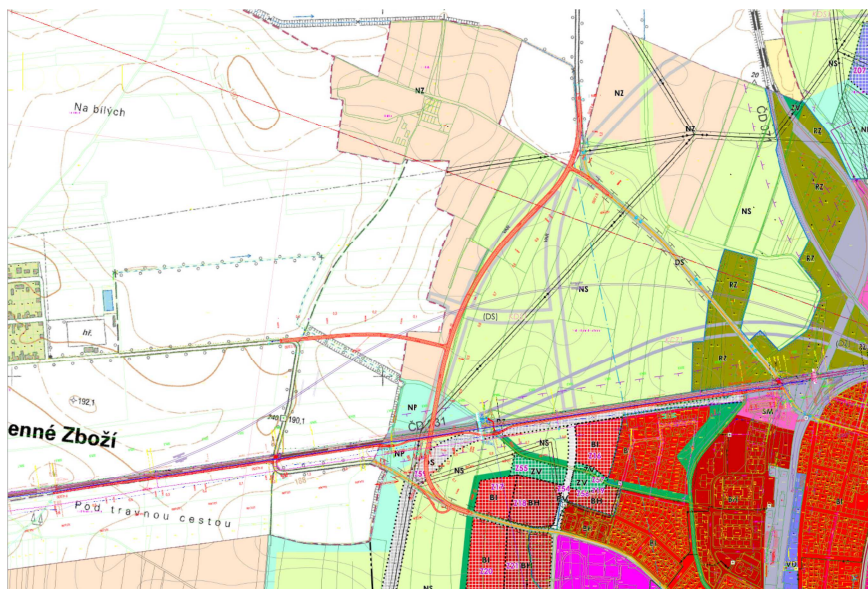


<b>NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ</b>	„Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá n/L (mimo)“ <b>Přípravná dokumentace a záměr projektu</b> Profesní výrobní porada – technické řešení přeložek komunikací a nadjezdů, přeložek polních cest a přístupových komunikací a železničních přejezdů
<b>DATUM</b>	27. července 2017
<b>MÍSTO</b>	v budově SUDOPu PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3
<b>ÚČASTNÍCI</b>	Dle prezenční listiny
<b>ZAZNAMENAL (A)</b>	Sestavil Ing. Martinek – SUDOP PRAHA a.s., na základě příspěvků zpracovatelů

Bylo projednáno následující:

## 1/ lokalita Nymburk – Kamenné Zboží

Propojení silnic III/3323 a III/3318 je navrženo jako náhrada rušených přejezdů P3597 a P3598 a je navržena jako v trase budoucího plánovaného obchvatu města Nymburk v trase dané územním plánem.



Návrhové parametry jsou pro silnici II. třídy. Kategorie S 9,5/70. Maximální podélný sklon je uvažován 5,5 % (maximální normový podélný sklon je 6,0 %). V těchto parametrech je trasa navržena od severního napojení na silnici III/3323 z Dvorů až po nadjezd nad železniční trať, včetně. Za mostem začíná úsek, který již nebude součástí budoucího obchvatu a má za úkol napojení na silnici III/3318 z Kamenného Zboží do Nymburka. Proto je navržen směrový oblouk s menším poloměrem. Cca 125 m, což odpovídá návrhové rychlosti 50 km/h při dostředném sklonu 6,0 %. Při maximálním podélném sklonu 6 % je splněna podmínka maximálního výsledného sklonu 8,5 %.

Investorem navrhované komunikace bude SŽDC. Budoucím vlastníkem, resp. správcem bude Středočeský kraj, resp. Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje.

Budoucí správce souhlasí s návrhovou kategorií základními parametry trasy a způsobem napojení na stávající komunikační síť.

Navrženou trasu projektant upraví tak, aby lépe odpovídala uvažované trase obchvatu podle územního plánu města Nymburk. Ten je v ÚP vymezen částečně koridorem a částečně územní rezervou. Dodržen bude především koridor. Projektant upozornil, že v trase koridoru obchvatu podle územního plánu je stávající nadzemní vedení vysokého napětí a budou pravděpodobně potřeba jeho přeložky.

Na navrženou komunikaci jsou napojeny stávající silnice III/3318 a III/3323.

## **Nadjezd nad železniční trať**

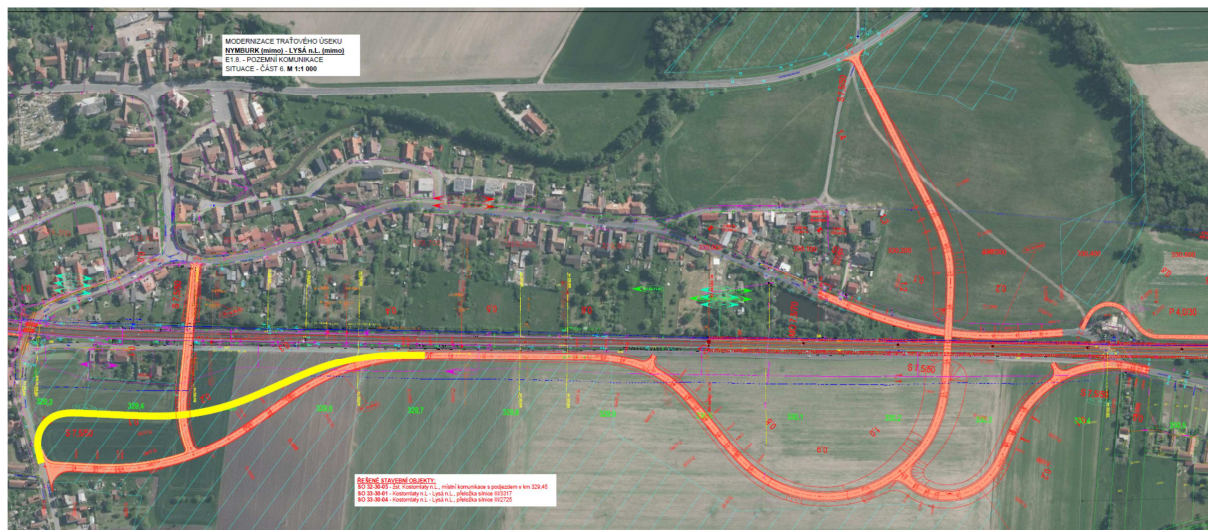


Nový silniční nadjezd se nachází na přeložce silnice, která propojí silnice III/3318 a III/3323. Z konstrukčního hlediska se jedná o jednopolevý most s prefabrikovanou předpjatou mostovkou uloženou na elastomerových ložiskách. Opěry jsou monolitické železobetonové s kolmými křídly založenými na pilotách.

Šířkové uspořádání příčného řezu na mostě odpovídá kategorii S9,5/70. Příčný řez tvoří 6 ks prefa. nosníků spojených monolitickou železobetonovou spřaženou deskou. Na mostě je navržena dvouvrstvá vozovka u římsy s odvodňovacím proužkem. Římsy na mostě jsou železobetonové, kotvené do spřažené desky. Do římsy je kotveno ocelové svodidlo třídy H2 se svislou výplní.

Výškový rozdíl mezi nejnižším a nejvyšším bodem mostovky TK v platnosti VMP se rovná 6,950mm.

## 2/ lokalita Kostomlaty



### nadjezd

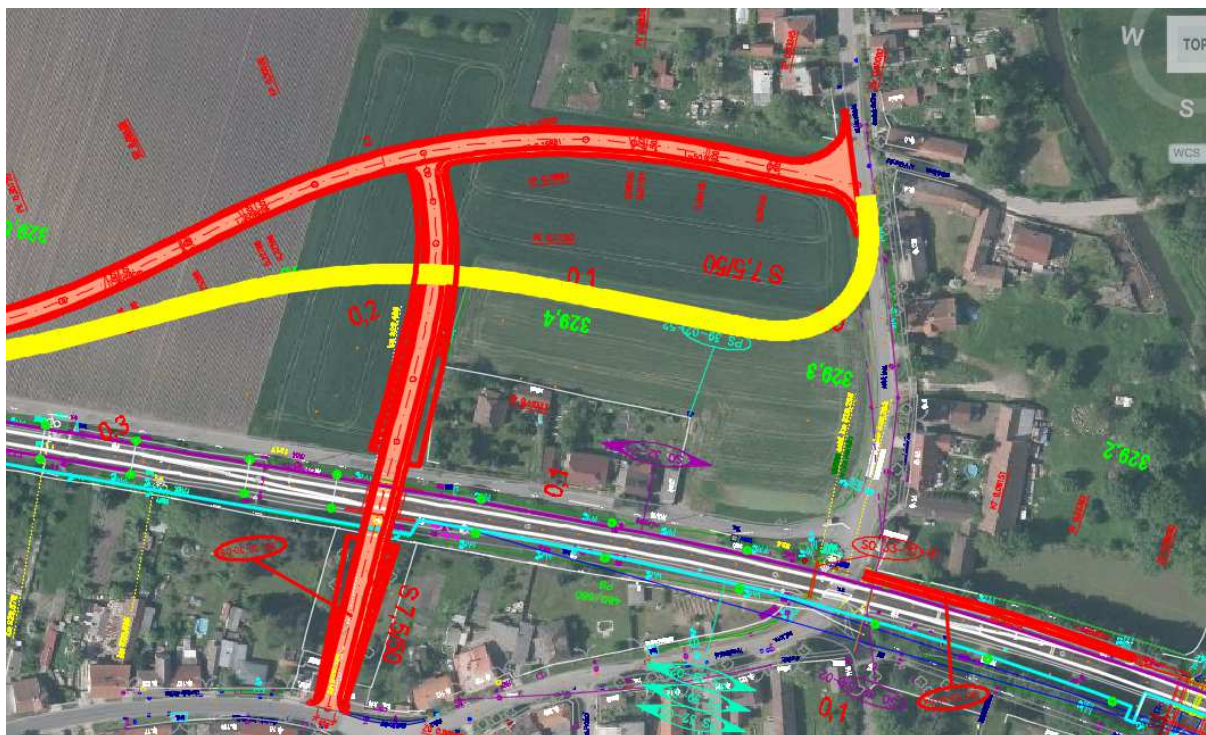
V obci Kostomlaty nad Labem jsou navrženy ke zrušení 2 železniční přejezdy. Přejezd P3602 na silnici III/3317 (ulice Hronětická) přímo v obci poblíž obecního úřadu a přejezd P3603 na silnici III/2725 mezi obcemi Kostomlaty nad Labem a Rozkoš (ulice 9. května).

Jako náhrada těchto přejezdů je navržena silnice III třídy v kategorii S 7,5/50 která propojuje ulici Hronětická se silnicí II/331. Železniční trať překonává nadjezdem. Na tuto novou komunikaci je připojena přeložka stávající silnice III/2725 ve směru od Rozkoše. Návrhová kategorie je také S 7,5/50. Podélné sklony obou komunikací jsou navrženy do 6 %. Směrové oblouky mají poloměry minimálně 110 m. V místě křižovatky, kde je uvažována návrhová rychlost 30 km/h je minimální poloměr 60 m.

Napojení na ulici Hronětická bylo představeno ve 2 variantách.

1. jako průsečná křižovatka ulic Hronětická x V Glančici a nové komunikace,
2. bez průsečné křižovatky s ulicí V Glančici.





**Varianta 1** má výhodu ve vedení po okraji zemědělského pozemku a v nezvyšování počtu křižovatek. Nevýhodou je, že hlavní komunikace v křižovatce nevede přímo a psychologickou přednost v jízdě na hlavní bude obtížné v této křižovatce realizovat.

**Varianta 2** (na obrázku žlutě) má výhodu právě v tom, že u ní lze docílit psychologické přednosti na hlavní. Nevýhodou je komplikovanější dopojení místních komunikací a sjezdů k nemovitostem do křižovatky a také dělení zemědělského pozemku na menší plochy.

Investorem navrhované komunikace bude SŽDC. Budoucím vlastníkem, resp. správcem bude střeďočeský kraj, resp. Krajská správa a údržba silnic Střeďočeského kraje.

Budoucí správce se přiklání spíše k variantě 1. Zástupci obce preferovanou variantu neurčili. varianty budou ještě konzultovány s Policií ČR.

### ulice 9. května pod podjezdem

Po převedení silnic III třídy na nadjezd, bude část ulice 9. května převedena do majetku obce a bude z ní místní, nebo účelová komunikace. Ve části mezi zastavěným územím a stávajícím železničním přejezdem je žádoucí ji posunout co nejbliže ke železničnímu tělu, aby mostní konstrukce nadjezdu mohla být co nejkratší. Tato komunikace bude sloužit jako přístupová komunikace o bydlené nemovitosti u dnešního přejezdu a k polní cestě která u tohoto objektu začíná. Není proto nutné zachovávat její stávající šířkové parametry silnice III třídy a je navržena jako účelová komunikace kategorie P 4,0/30 se zpevněním v šířce 3,0 m asfaltovým betonem.

### podjezd

Pro zkrácení trasy a jízdni doby při cestě ze směru od Lán, směrem k místnímu úřadu a na silnici II/331 ve směru na Nymburk je pouze pro dopravu osobních vozidel navržen podjezd pod kolejistěm. Ten je veden z ulice 9. května směrem na sever a je napojen na nově navrhovanou přeložku. Návrhová kategorie je S 7,5/50 s obrubami, anebo MO2 9,25/7,5/50. Zatím není jasné, zda se bude jednat o silnici III třídy ve správě Krajské správy a údržby silnic Střeďočeského kraje anebo o místní obslužnou komunikaci ve správě obce. V obou případech bude šířka zpevnění mezi obrubami 6,5 m. Součástí je také chodník, který má navrženou šířku 2,25 m. Mimo podjezd stačí šířka 2,0 m.

### chodník

Pro zkrácení přístupu pro pěší ve směru od Lán, směrem na úřad, nebo na nádraží, je navržen chodník do podchodu. Chodník má délku cca 110 m, šířku 1,8 m a maximální podélný sklon 1:12 (8,33 %). Šířka chodníku by stačila 1,75 m (dvoupruhový pás pro chodce 1,5 m a 0,25 m odstup od opěrné zdi), ale šířka chodníku na výstupu z podchodu je 1,8 m.

Budoucím vlastníkem a správcem bude obec.



## SO 33-25-01 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., Silniční nadjezd ve st. km 330,200

Integrovaný ocelobetonový most s horní mostovkou o rozpětí cca 40 m. Do krajní žb. příčniců budou vetknuty jak ocelové nosníky NK tak i ocelové piloty (tvaru H). Křídla budou navržena jako kolmá (příp. šikmá) z betonových lícovek a armované zeminy. Ocelové piloty budou procházet tělesem náspu a v úrovni terénu budou vetknuty do žb. vrtaných pilot. Ocelové piloty budou chráněny vlnitou plastovou rourou před poškozením při hutnění náspevého tělesa. Jako opatření proti atmosférické korozi budou ocelové piloty navrženy s větší tloušťkou (cca 5 mm na povrch) pro korozní úbytky, s protikorozním povlakovým systémem (duplexním). Ocelové piloty budou vybaveny zařízením pro aplikaci katodické ochrany a zařízením pro inspekci povrchu pilot. Mostní závěry ani ložiska nebudou navržena.

Navržené řešení bylo odsouhlaseno.

## SO 33-25-02 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., Lávka pod mostem v ev. km 330,889

Na základě zadání SSZ SŽDC bylo prověřeno vedení cesty pro pěší pod žel. obloukovým kamenným mostem o sv. šířce 5 m. Průchodný průřez šířky 1,5 m a výšky 2,5 m lze umístit pouze cca doprostřed kruhové klenby. Pro toto uspořádání byla navržena konstrukce prostých nosníků uložených v toku na mikropilotách. Mostovku tvoří dva ocelové profily IPE spolu s pochozím kompozitním roštem. S ohledem na navrhovanou úroveň lávky cca 1,25 m nad dnem vodoteče (Hronětický náhon) nebude lávka osazena zábradlím. Celková délka lávky je cca 30 m.

Na základě představené koncepce, bylo zástupcem investora (HIS) navrženo alternativní vedení cesty mimo objekt žel. mostu. Podchod pro pěší z rámových žb. prefabrikátů by pak mohl být situován před žel. most (ve směru staničení). Navržené alternativní řešení zhotovitel prověří.

Nikdo ze zúčastněných na jednání neměl další připomínky a jednání tak bylo ukončeno.

### **Železniční přejezdy**

#### **Železniční přejezdy**

Na řešeném úseku trati Nymburk (mimo) - Lysá n/L (mimo) se ve stávajícím stavu nachází celkem 13 železničních přejezdů.

V současné fázi projektu je navrženo zrušit celkem 8 žel. přejezdů:

- železniční přejezd v ev. km 323,639 - nahrazen nadjezdem
- železniční přejezd v ev. km 325,008 - nahrazen nadjezdem
- železniční přejezd v ev. km 326,125 - nahrazen přeložkou
- železniční přejezd v ev. km 329,285 - nahrazen podjezdem a podchodem
- železniční přejezd v ev. km 330,420 - nahrazen nadjezdem
- železniční přejezd v ev. km 331,017 - nahrazen přeložkou
- železniční přejezd v ev. km 332,162 - nahrazen přeložkou
- železniční přejezd v ev. km 334,843 - nahrazen přeložkou

Seznam zachovávaných a rekonstruovaných žel. přejezdů:

- SO 31-13-03 Nymburk - Kostomlaty n.L., železniční přejezd v ev. km 325,809
- SO 32-13-01 žst. Kostomlaty n.L., železniční přejezd v ev. km 328,077
- SO 33-13-03 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., železniční přejezd v ev. km 332,708
- SO 33-13-04 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., železniční přejezd v ev. km 333,790
- SO 33-13-06 Kostomlaty n.L. - Lysá n.L., železniční přejezd v ev. km 336,233

Obecné zásady návrhu:

- Šířkové uspořádání navazujících komunikací k rekonstruovaným žel. přejezdům je zachováno dle stávajícího stavu.
- Délka úprav navazující komunikace vychází z jejího podélného návrhu.
- Přejezdová konstrukce je vždy navržena z betonových panelů z důvodu požadavků investora na strojní čištění koleje.
- Všechny přejezdy budou zabezpečeny PZZ se závorami.



**SO 31-13-03 Nymburk - Kostomlaty n/L, železniční přejezd v ev. km 325,809**

Dvoukolejný žel. přejezd je nově doplněn o chodník, který je veden po pravé straně komunikace k přístupům na nástupiště (zast. Kamenné Zboží), kde končí. Stávající povrch komunikace (účelová, polní) nezpevněný. V rozsahu úprav nivelety komunikace navrhujeme povrch z asfaltu a chodník ze zámkové dlažby včetně hmatových prvků pro nevidomé a slabozraké.

**SO 32-13-01 žst. Kostomlaty n/L, železniční přejezd v ev. km 328,077**

Poloha žel. přejezdu je z důvodu nově navrhovaného nymburského zhlaví posunuta o cca 75,0 m směrem proti staničení (km 328,004). Nová poloha přejezdu je navržena mezi toto zhlaví a novou kolejovou spojkou (mezi výhybky č. 4 a 6). Přeložku navazující nezpevněné komunikaci řeší SO komunikací. Na levé straně přejezdu (u kol. č. 1) je navrženo křížení polní cesty. Toto křížení není legislativně bráno jako křižovatka a není v rozporu s normou (vzdálenost křižovatky od žel. přejezdu).

**SO 33-13-03 Kostomlaty n/L - Lysá n/L, železniční přejezd v ev. km 332,708**

Dvoukolejný žel. přejezd je nově doplněn o chodník, který je veden po levé straně komunikace k přístupům na nástupiště (zast. Stratov). Povrch komunikace je navržen s asfaltovým krytem a na chodníku ze zámkové dlažby jsou navrženy hmatové prvky pro nevidomé a slabozraké.

**SO 33-13-04 Kostomlaty n/L - Lysá n/L, železniční přejezd v ev. km 333,790**

Na dvoukolejném žel. přejezdu je nově navržen chodník, který je veden na levé straně komunikace k přístupům na nástupiště (zast. Ostrá), kde končí. Na straně u kol. č. 1 je nový chodník převeden pomocí místa pro přecházení na druhou stranu komunikace a navázán na stávající, který pokračuje směrem k obci. Povrch komunikace je navržen s asfaltovým krytem a na chodnících ze zámkové dlažby jsou navrženy hmatové prvky pro nevidomé a slabozraké.

**SO 33-13-06 Kostomlaty n/L - Lysá n/L, železniční přejezd v ev. km 336,233**

Původně byl žel. přejezd navržen ke zrušení a nahrazen silničním nadjezdem (součást obchvatu Lysé nad Labem), který je součástí stavby jiného investora. Z důvodu nemožnosti přesného stanovení realizace stavby obchvatu, a tedy nahrazením tohoto žel. přejezdu, tento přejezd zachováváme a v rámci řešené stavby dochází k jeho rekonstrukci. Na přejezd navazující komunikace budou s nezpevněným povrchem.

**Příloha : prezenční listina**

**Z příspěvků zpracovatelů sestavil  
Ing. Tomáš Martinek, SUDOP PRAHA a.s.**

