

V minulosti jsem našim zastupitelům opakovaně navrhoval, aby k tak závažnému zásahu do životů našich i mnoha budoucích generací proběhla veřejná diskuse ještě před tím, než se začne ve věci znovu jednat, už jenom proto, aby vedení obce mělo jasno, co budeme požadovat a bylo dobře připraveno legitimní zájmy spoluobčanů hájit a prosazovat.

Následující prezentace vznikla v srpnu 2024 v časové tísní poté, co bylo zveřejněno, že **za několik dnů bude v jídelně ZŠ veřejně prezentována modernizace železniční trati v úseku Lysá – Nymburk, včetně zrušení přejezdů.**

Na tom prvním (a vypadá to, že i posledním... Viz názvy toho mála, co je na webu obce v této věci zveřejněno: **Výstup z veřejné prezentace 20.6.2024...**) seznámení občanů se záměry investora mi nebylo povoleno tuto prezentaci zveřejnit, ukázat cca šedesáti přítomným spoluobčanům, že jsou možná i jiná řešení než jenom ta, které za našimi zády kdosi dohodl.

A že to jde, dokazují mnohé jiné obce, jejichž vedení nezapomnělo na slib, že svěřenou jim funkci **budou vykonávat svědomitě, v zájmu obce a jejích občanů.**

Optimalizace polohy silničního nadjezdu v obci Kostomlaty nad Labem

- 1869** padlo rozhodnutí postavit železnici Nymburk – Lysá.
Tehdy před 155 lety byla dána dodnes i do budoucna její poloha v katastru naší obce i její významný vliv na životy zdejších lidí
- 1870** Zahájení stavby jednokolejné železnice.
- 1873** Zahájení provozu na této trase (s parními lokomotivami).
- 1909** Přibyla druhá kolej.
- 1958** Trať byla elektrifikována, nainstalován autoblok a automatické závory.
- 1993** Zhlaví (vjezdové výhybky) bylo předsunuto cca 500 m směrem k Lysé = další rozšíření výrazné hlukové zátěže v obci.
- 2017** Na jedné z nejzatíženějších železnic v republice má opět značně vzrůst množství, rychlost i délka vlaků, přepravní kapacita - **až na maximum, co je dvoukolejná trať schopna zajistit...**
- 2022** Zásadní změna v koncepci, dvojkolejná trať bude z Lysé do Libice **rekonstruována na tří kolejový koridor.**

Tří kolejový železniční koridor mimo jiné **vylučuje úrovně křížení s komunikacemi = další zesílení separace části obce za koridorem.**

Z webu obce zmizel projekt železničního koridoru z roku 2017, ale objevil se tam návrh podjezdu na místě domu čp. 94 z roku 2017



V roce 2017 v místě domu čp. 94 stačilo 65 m pro zanoření vozovky do podjezdu určeného pro osobní auta, ale **podstatně víc - 85 metrů - prý nestačilo** pro tehdy občany požadovaný stejný podjezd navrhovaný v místě dnešního přejezdu u OÚ, SŽ to odmítla, nakonec sešlo i z návrhu investora, **podjezd na místě domu čp. 94.**

A dnes je nám tvrzeno, že *policie nižší podjezd nepovolí...* Nicméně stejně vysoký podjezd byl v září loňského roku zprovozněn nedaleko Českých Budějovic a stejně vysoký podjezd je provozován i leckde jinde:

1. 9. 2023 1. 9. 2023, 22:17 | Zdroj: ČT24





Budiž. Dnes tu ale je nová situace, **naprosto jiná než v roce 2017:**
Bude se stavět **tří kolejový koridor, který úrovňové přejezdy vylučuje.**

A proto jako náhrada za všechny zrušené přejezdy v obci jsou pro tří kolejovou trať navrhované

2 silniční nadjezdy v katastru naší obce.

Stejně jako v roce 2017 nadjezd u Rozkoše.

Nově nadjezd za areálem Dagros - *pro přejezd zemědělské techniky na pole...*

Pokud se nejedná o vtip nebo špatně interpretovanou informaci a stát je skutečně ochoten zaplatit sto milionů korun za druhý nadjezd v obci, je třeba toho maximálně využít ku prospěchu našich spoluobčanů. Možnosti jsou v podstatě jenom dvě:

- 1) Sehnat dalších nejméně 50 milionů Kč a k nadjezdu za Dagrosem přivést silnici od Lán.
- 2) Přesunout ten nadjezd na vhodnější místo, kde už přípojně silnice jsou.

Varianta 1) je nesmyslná už jenom proto, že takto situovaný nadjezd bude moci používat pouze několik *speciálních uživatelů*, ostatním nepřinese nic: nejenom, že na severní straně k němu nevede vozovka, ale zajižďka z oblasti obce za koridorem do centra obce by byla téměř stejná jako ta 2,5 km dlouhá přes nadjezd před Rozkoší.

Takže nezbyvá než přemístění nadjezdu od Dagrosu na vhodnější pozici, kde by tento nadjezd mohla využívat všechna vozidla ne jenom několik sezónních zemědělských (v krajním případě alespoň téměř všechna silniční vozidla včetně autobusů MHD kromě velkých kamionů, které by mohly využívat mimoúrovňové přejezdy v sousedství). Chodci a cyklisti by měli svůj podchod u dnešního OÚ.

Možností jak realizovat tento záměr se nabízí hned několik. Podle tvaru půdorysného průmětu mostovky v úseku nad kolejištěm jsem si je pracovníě označil jako

varianta S, J, I

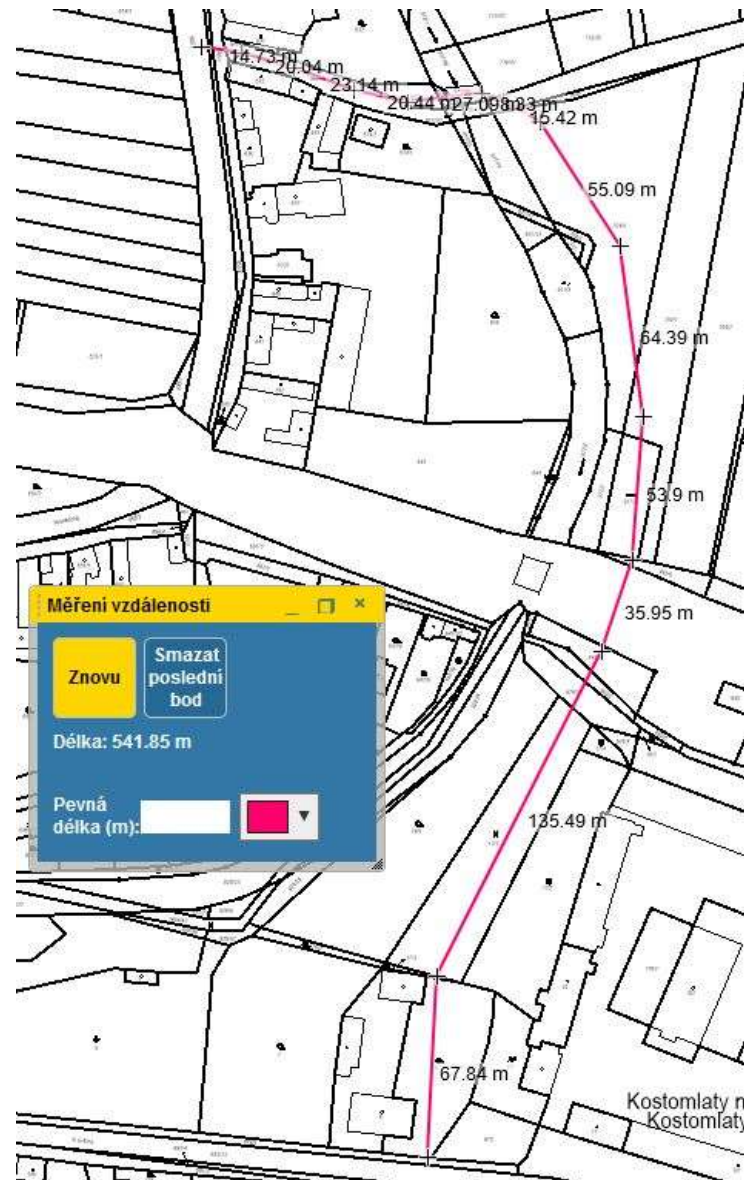
varianta S



varianta J



varianta I



Tyto varianty mají společné to, že

- **Propojují stávající silnici od Lán přímo do středu obce bez zajižd'ky a to s minimálním rozsahem nově budovaných přípojných komunikací.**
- Umožňují provoz ve **dvou standardně širokých jízdních pruzích.**
- Dopravní ruch na těchto nových trasách se přiblíží k nevelkému počtu nemovitostí, **kterých je ale podstatně méně než těch, které zasahuje dnešní provoz po stávající trase nebo by bylo na trase při křížení jenom u Rozkoše.**
Jinými slovy: **varianty vedení nových tras leží převážně mimo přímý kontakt s obývanými nemovitostmi.**
- **Technologie použitelné pro stavbu navrhovaných řešení jsou běžné, výsledná cena nadjezdu ve středu obce a k němu vedoucích silničních napojení je v podstatě stejná jako by byla cena samotného nadjezdu situovaného za areál Dagrosu .**
- **U variant S a J jsou pozemky, na kterých by se stavělo, ve vlastnictví SŽ nebo obce.**

Nejhorší z těchto tří možností se mi jeví **varianta I**, nejenom že je nejdelší, vyžaduje nejvíc nově vybudovaných komunikací a značná část této trasy prochází po cizích pozemcích, ale i proto, že má velmi omezené prostorové možnosti při napojení na vozovku v ulici Hronětická (napojení ulice V Glančici, která už sama o sobě je úzká), kde by docházelo k problémům při projíždění větších nebo delších vozidel, typicky autobus MHD, a uhnout není kam. Řešení pomocí kruhového objezdu na protějším poli by bylo *značně nestandardní* a neřeší problém s úzkou vozovkou v ulici v Glančici...

Varianta S byla první, kterou jsem zkoumal, je docela dobře napojená na stávající komunikace, je zde možnost značné variability poloh nájezdních ramp i místa přechodu železniční tratě i ve způsobu přemostění potoka. Výhodou je i možnost vytvoření *centrálního nádraží vlak + bus*, což je zcela v souladu s připravovaným *zklidněním dopravy* nedalekého centra obce...

Varianta J má nejlepší napojení na stávající komunikace, nejenom proto, že je nejkratší, ale má i potenciál nejvíce omezit průjezd těžké zemědělské techniky nejenom středem obce.

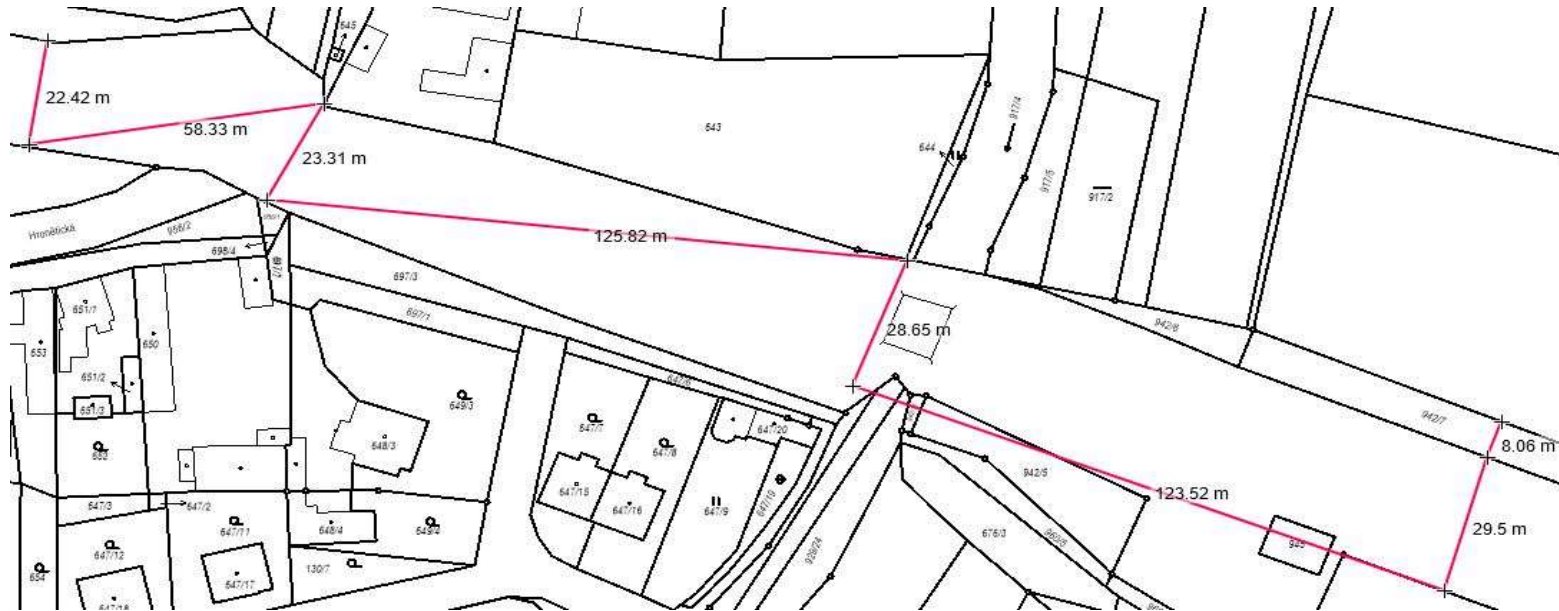
Z mého pohledu existují dvě použitelné varianty: J a S

Ty mají stejnou trasu napojení na severní straně koridoru na stávající silnici k Lánům: od přemostění potoka podél železniční tratě k dnešnímu přejezdu u OÚ.

Mají i možnost využít toho, že most z roku 1942 bude nahrazen novým, mohl by zde tedy být postaven most dvoupatrový na společných základech.

Narozdíl od nájezdu na přemostění z jižní strany koridoru, na jeho severní straně je prostor pro silnici (území v majetku SŽ) limitován:





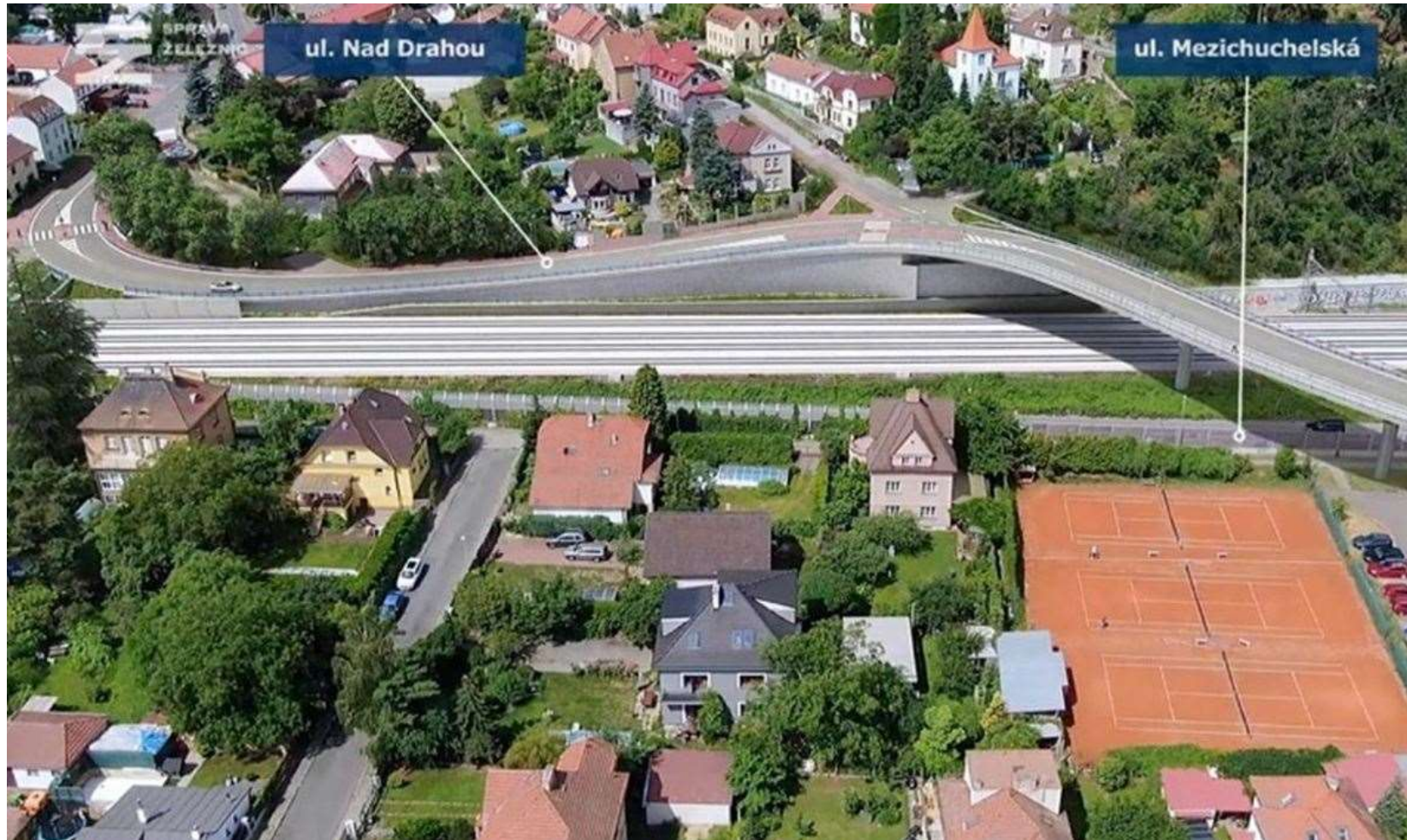
Ale pro navrhované řešení je dostačující:

Pro komunikaci bez chodníků s vozovkou šířky 6 m	7,0 m
Vzdálenost mezi komunikací nadjezdu a krajní kolejnicí	3,0 m
Troje koleje po cca 1,5 m =	4,5 m
Rozestupy mezi kolejemi 2 x 3 m =	6,0 m
<u>Vzdálenost mezi krajní kolejnicí a koncem náspu</u>	<u>2,0 m</u>
Požadavek na šířku prostoru pro koridor a nadjezd je	22,5 m



Velmi pravděpodobně dojde i k ke zvětšení poloměru oblouku trati v tomto místě, což o něco posune kolejiště blíž k OU a tím se na lánské straně prostor ještě rozšíří.

Z pohledu stavebního či investorského patří mnou navrhované řešení k těm jednodušším. Pro porovnání již odsouhlasené podobné řešení v Chuchli:





ace nadjezdu ve Velké Chuchli. Foto: Správa železnic

Velmi zajímavý nadjezd v Poděbradech už asi mnozí znají





Realizace některého z mých návrhů posunutí nadjezdu z poza Dagrosu do středu obce by železničnímu nadjezdu u Rozkoše *cenově ulevila, odpadla by potřeba výstavby jeho nového silničního napojení na Lány.*

Zde ještě připomenu můj již před lety sdělený návrh **postavit u Rozkoše místo nadjezdu podjezd**, nejenom proto, že by lépe zapadal do polabské roviny, zabírá mnohem méně půdy, ale je i levnější... **Těmto alternativám se podrobně věnuji v samostatném článku.**

A kdyby přece jen nadjezd, pak ten *odhmotněný, průhledný, poděbradského typu.*

Ještě poznámka, že **nově stanovené hygienické limity pro hluk** generovaný provozem železnice **již dnešní provoz na této trati překračuje.** Věřím, že nový projekt koridoru toto zohlední a stejně tak neopomene využít všechny dostupné technické prostředky pro maximální potlačení všech negativních vlivů této nové dopravní komunikace na život náš i mnoha budoucích generací.

Za takový přístup projektantovi i SŽ děkuji. JT