

Ministerstvo životního prostředí
Odbor výkonu státní správy I
Vršovická 65
100 10 Praha 10

K č. j.: MZP/2020/500/25 / Sp. zn.: ZN/MZP/2019/500/347

VYJÁDRĚNÍ K OZNÁMENÍ

Město Černošice zasílá toto o vyjádření k záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně) - odb. Berounka (mimo)“ (dále jen „Záměr“).

Město Černošice vítá snahu provést potřebnou rekonstrukci železniční trati v území města Černošice.

V zájmu odstranění a vypořádání možných překážek v provedení rekonstrukce železniční trati považuje město Černošice za vhodné, aby byl Záměr posouzen podle zákona.

Město Černošice má k navrženému provedení Záměru tyto připomínky a výhrady:

1) návrhová rychlost

Město Černošice požaduje, **aby návrhová rychlostí trati nepřevyšovala maximální rychlosti požadované ve společném stanovisku obcí regionu Dolní Berounka ze dne 6. 12. 2018, tj. 90 km/hod. pro nákladní vlaky a 105 km/hod. pro osobní vlaky v denních hodinách (i pro rychlostní profily V130 a V150).**

S ohledem na vliv rychlosti na hlukové emise a na současnou převažující velmi neuspokojivou technickou kvalitu souprav nákladní dopravy dále požadujeme, aby byla rychlost **nákladních vlaků** při průjezdu zastavěnou částí města do doby úplné obměny vozového parku nákladních vagónů **v nočních hodinách** omezena na 60 km/hod při zachování maximálně možné plynulosti pohybu těchto souprav tak, aby nedocházelo k zbytečnému brzdění, které je výrazným zdrojem hluku.

2) hluk

Město Černošice považuje za **pozitivní, že k řešení problematiky hluku v projektovaném úseku v intravilánu Černošic nejsou plošně navrhovány vysoké protihlukové stěny** a že jsou vyšší protihlukové stěny navrhovány podél trati v intravilánu Černošic jen ve vybraném z hlediska urbanismu a architektu nikoliv tak exponovaném úseku (ulice Sadová).

Město Černošice znovu uvádí, že **odmítá řešení problematiky hluku v projektovaném úseku v intravilánu Černošic plošnou výstavbou vysokých protihlukových stěn**, neboť by to mělo devastující dopad na prostředí města a vedlo by (mimo jiné) k rozdělení města.

Město Černošice považuje za pozitivní, že se k řešení problematiky hluku jsou použita další opatření, jako kolejnicové absorbéry hluku.

Město Černošice požaduje, aby byla v maximální možné míře použita všechna opatření k tlumení hluku (s výjimkou vysokých PHS) a aby byla zapracována do dokumentace Záměru, a to tak, aby se hluková zátěž po provedené rekonstrukci co nejvíce blížila hygienickým limitům bez uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž i v úseku, kde tato korekce pro starou hlukovou zátěž má být použita.

Město Černošice proto požaduje prověřit a následně do Záměru zapracovat (pokud již nejsou zapracovány):

- možnost tlumení hluku umístěním antivibrační rohože;
- plošné použití bokovnic (kolejových absorbérů) na celém úseku Černošic v technologii s nejvyšší možnou dostupnou účinností;
- použití nízkých protihlukových clon (nepřevyšující cca. 80 cm výšky nad kolej), resp. opatřit zvukově pohltivou stěnou vnitřní stranu navrhovaného plného oplocení trati. Město Černošice však v této souvislosti požaduje, aby byl návrh plného oplocení trati připraven s ohledem na charakter okolní zástavby a aby jeho výška byla stanovena tak, aby plné oplocení nevedlo k nepřípustnému rozdělení města, resp. dosahovalo výše nízkých protihlukových clon;
- použití mini sound protection walls;
- použití mezikolejových absorbérů (například rohože z pryžových jehlanů, pochozí rohože z hlukově pohltivého materiálu, atd.);
- použití pružného uložení kolejí; pryžových podložek pod patu kolejnice, resp. ostatních konstrukčních prvků železničního svršku vedoucích ke snížení zvukové zátěže, a to v technologii s nejvyšší dostupnou účinností;
- závazek pravidelného broušení kolejnic dle předem stanoveného harmonogramu;
- omezení rychlosti provozu vlaků, zejména v nočních hodinách (viz výše);
- omezení rychlosti v úseku přeložky II/115 na 40 km/hod, a to alespoň v nočních hodinách;
- použití technologie tzv. tichého asfaltu v úseku přeložky II/115;
- použití zvukově pohltivých vnitřních stěn pologalerie v úseku přeložky II/115.

Město Černošice dále požaduje, aby v dokumentaci byla z důvodu přehlednosti a jednoznačnosti (a pro předejití možným zbytečným nedorozuměním, zejména ze strany majitelů objektů dotčených hlukem) uvedena souhrnná tabulka za celý rekonstruovaný úsek v Černošicích, která bude specifikovat

- konkrétní výčet všech plánovaných protihlukových opatření;
- jejich konkrétního umístění v profilu trati;
- konkrétní parametry navrhovaných protihlukových opatření;
- podmínky realizace (nebo nerealizace) navrhovaných protihlukových opatření;
- termín jejich realizace,
- návrhových rychlostí v profilu trati (resp. vzhledem k staničení).

Město Černošice rovněž požaduje, aby navrhovaná individuální protihluková opatření byla s majiteli dotčených objektů závazně projednána již před zahájením rekonstrukce, a nikoliv až po jejím ukončení na základě ex-post hlukových měření (tím samozřejmě není vyloučeno případné doplnění těchto individuálních opatření v návaznosti na provedená hluková měření).

Použitím všech dostupných protihlukových opatření (s výjimkou použití vysokých PHS, jejichž plošné použití Město Černošice odmítá) lze dosáhnout výrazného snížení hlukové zátěže, což za Město Černošice považujeme z hlediska snahy o přiblížení se k hlukovým limitům dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v platném znění, za velmi



podstatný příspěvek, jakož i důležitý krok k úspěšné realizaci záměru rekonstrukce.

3) hluková studie

Město Černošice má následující námítky k předložené hlukové studii.

Výhledový stav objemu dopravy v tabulce č. 9 na straně 9 dokumentu „*J.3 Oznámení dle přílohy č.3 zákona č.100/2001 Sb.*“ odpovídá, pokud jde o noční vlaky (v úseku Radotín – Černošice), které jsou z hlediska hluku nejvíce zatěžující, již téměř současnému stavu a může být podhodnocen.

Hluková studie vychází z některých nepřesných předpokladů – uvedené 100% užití kotoučových brzd zvl. v tab. č. 7 a 8 - rozsah dopravy stav k r. 2017 a 2018 u vlaků R neodpovídá skutečnosti a je nižší. Zároveň se 80% podíl kotoučových brzd u nákladních vlaků v tab. 9 v roce 2025 jeví jako ne zcela realistický.

Město Černošice požaduje, aby hluková studie byla upřesněna a doplněna zejména v těchto oblastech:

- výhledový stav uvažovat pro delší období, minimálně alespoň 10 let po dokončení optimalizace (tj. rok 2040),
- vyhodnotit vliv:
 - navýšení objemu dopravy z titulu dokončení elektrifikace trati do NSR, z titulu plnohodnotného začlenění trati jako součást III. tranzitního mezinárodního železničního koridoru, které optimalizace trati umožní, z titulu naplnění celoevropského cíle převést 30 % současných výkonů silniční nákladní dopravy s délkou přepravy nad 300 km na železniční dopravu, v němž optimalizace tohoto mezinárodního železničního koridoru hraje významnou roli, zahuštění osobní dopravy - plánované zkrácení intervalu příměstské dopravy na 10 minut, které je na dokončení optimalizace také přímo závislé,
 - navýšení průjezdné rychlosti vlaků (rychlejší = hlučnější),
 - přesunu nákladní dopravy více do nočních hodin (mezi osobní vlaky v 10 minutovém intervalu během dne se nákladní vlaky nemusí vejít),
 - zvětšení průjezdního profilu vlakových souprav (umožnění jízdy větších nákladních vlaků; větší = hlučnější),
 - zvětšení ložné míry vlakových souprav (umožnění jízdy těžších nákladních vlaků; těžší = hlučnější).
- hlukovou studii doplnit jednoznačnými odkazy na zdroje všech vstupních dat a parametrů, které byly pro studii použity.

4) silniční doprava

Hluková a rozptylová studie vychází z dopravní studie „*ZHODNOCENÍ VLIVU PŘELOŽKY SILNICE II/115 V OBCI ČERNOŠICE – AKTUALIZACE DOPRAVNÍHO MODELU*“ (AF-CITYPLAN s.r.o., 2018), kterou se nám nepodařilo dohledat a podle které má např. v ulici Zd. Lhoty vlivem přeložky II/115 dojít k nárůstu dopravy o 590 vozidel /24 h. Vzhledem k tomu, že jde o úzkou místní komunikaci, která by i po provedení rekonstrukce trati měla být napojena na ulici Radotínskou pouze způsobem, který umožní jen omezenou místní dopravu (dojezd, nikoliv průjezd), a která slouží zároveň jako frekventovaná cyklostezka, považujeme tento vstupní údaj za silně nadsazený. Rovněž použité intenzity dopravy pro ul. Komenského se zdají být nerealistické a nejsou nijak uspokojivým způsobem vysvětleny (dopravní situace by se v důsledku rekonstrukce neměla v ulici Komenského (a navazujících) zásadně změnit, neboť stále zůstane napojení silnice II/115 na ulici Komenského).

Město Černošice požaduje



- dopravní studii predikující intenzity dopravy doplnit jednoznačnými odkazy na zdroje včetně všech vstupních dat a parametrů, tak aby byla přezkoumatelná;
- provést synergické porovnání hluku ze železnice a silniční dopravy v úseku souběhu s přeložkou II/115 s hlukovými limity pro silniční dopravu.

Město Černošice považuje za jediné dlouhodobě udržitelné řešení problematiky železniční dopravy v katastru města Černošice (a ostatních obcí na trati č. 171), zejména pak negativních dopadů provozu na životní prostředí, vybudování plnohodnotného přímého (tunelového) spojení mezi Prahou - Smíchov a Berounem, které by umožnilo přesunout dálkovou osobní a nákladní dopravu (jakožto největší zdroj hluku z železniční dopravy) mimo stávající trať v údolí řeky Berounky.

V Černošicích dne 11. února 2020

Mgr. Filip Kořínek
starosta

