

**Vyjádření k záměru
„Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)“**

Jako občané, žijící v bezprostřední blízkosti trati a kterého výše uvedená plánovaná optimalizace trati výrazně zasáhne, jsme přesvědčeni o tom, že tento projekt musí komplexně zvážit nejen přínosy záměru, ale i jeho dopady na obyvatele Černošic projektem dotčené, a proto žádám následující:

1) Realizování alternativní varianty pro zintenzivnění dopravy na trati Černošice – Praha a zpět oproti vybudování třetí otočné koleje v oblasti nádraží v Mokropsech.

zdůvodnění:

a) ochrana zdraví – zavedení třetí koleje znamená zintenzivnění osobní dopravy a s tím spojené další negativní zvýšení hlukového zatížení pro dotčené rodinné domy než doposud, které navíc již nyní dlouhodobě překračuje hygienické normy

b) v současné době vedle pravidelných dvou spojů jezdí ve špičce navíc 2x do hodiny osobní vlaky, které zastávky Černošice - Mokropsy a Všenory projíždějí, a stačí tedy, pokud zde tyto vlaky zastaví, což je interval naprosto vyhovující (není to tak dávno, kdy mimo špičku jezdil vlak pouze 1x za hodinu). Je to bez pochyby realizovatelná varianta, při zohlednění průměrného zpoždění vlaků kolem pěti minut je pokryta časová ztráta, na kterou se nyní ČD vylouvají.

c) naprostá výjimečnost – v Černošicích, jako jediné obci na této trati a zcela unikátně v celé ČR, jsou dvě nádraží ve vzdálenosti 1,2 km od sebe, což představuje již dlouhodobě zvýšený komfort pro místní obyvatele. V Černošicích již dnes staví výše zmíněné zrychlené osobní vlaky, takže obslužnost je naprosto srovnatelná s Dobřichovicemi či Řevnicemi a lepší než v ostatních obcích. S ohledem na aktuálně budované rozsáhlé parkoviště u zastávky v Mokropsech lze tedy zvážit při zachování stávajícího grafikonu přesun zastávky zrychlených vlaků do Mokrops, kam obyvatelé mohou snadno zajet auty, místo Černošic.

d) jako obyvatelé této oblasti preferujeme obklopující přírodu a klid a ve většině není naší prioritou, aby osobní vlak jezdil každých 10 minut, jedná se totiž o zónu určenou k bydlení a rekreaci a nikoliv o industriální zónu

e) nádraží v Mokropsech je malé, provinční na rozdíl od nádraží v Radotíně či Dobřichovicích, kde lze bez problémů otáčky vlaků realizovat a také se tam nyní realizují. Navíc mokropeská trať je vedena ve velmi těsné blízkosti rodinných domů a každý zásah je zde velmi citelný, tento problém v takové míře ve velkých železničních stanicích není.

f) stojící vlaková souprava s ohledem na topení/klimatizaci je vysoce hlučná, proto není akceptovatelné, aby stála pouze několik metrů od rodinného domu. V zimě není možné z technických důvodů tuto klimatizační jednotku vypnout. Navíc klimatizační hluk nelze řešit v projektu navrhovanými protihlukovými opatřeními, protože vzniká v oblasti umístění klimatizačního agregátu a ten je ve střední a horní části vozové jednotky, zatímco navržené bokovnice (paradoxně hlukové stěny nejsou navrženy vůbec) řeší výlučně hluk způsobený kontaktem kol s drážním tělesem. Navíc dobrzdování a opětovné starty mění nejen hladinu intenzity hluku, ale zároveň strukturu hluku obsahující hlukové rázy a nepříjemné zvuky, které působí na člověka velmi negativně a přímo zhoršují kvalitu života a bydlení v této lokalitě. Podobný případ už byl několikrát v ČR řešen a vždy to skončilo tím, že byla konstatována nemožnost stání vlaku se zapnutou klimatizací uprostřed rodinné zástavby z důvodu trvalého překračování celkové hlukové expozice!!! Předloženou hlukovou studii považujeme za naprosto nedostačující, protože neřeší problém hluku ze stojící vlakové soupravy.

4

g) nepřijatelný zásah do života lidí, bydlících v oblasti předpokládané třetí koleje, kdy se najednou jejich rodinné domy stanou součástí dopravní smyčky, v plánech s touto variantou nikdy uvažováno nebylo

h) neoddiskutovatelné zvýšení hlukové zátěže v této lokalitě během posledních let s ohledem na výrazné zintenzivnění frekvence železniční dopravy, která se zvýšila oproti roku 2000 o 64% ve dne a zdvojnásobila v noci (v r. 2010 v Mokropsech během 24 hodin projelo 151 vlaků během dne a 38 v noci, přičemž v roce 2000 to bylo 92/19), což je velmi vysoká intenzita a předpoklad pro r. 2020 je dokonce 196/44 při 15 minutovém intervalu resp. 230/50 při 10 minutovém intervalu. Zároveň má dojít ke zvýšení rychlosti na 120 km/h oproti 100 km/h. Tato čísla jsou alarmující sama o sobě a ukazují o jak velký zásah se jedná!!!

i) další omezení zeleně (k již naplánovanému zásahu souvisejícímu s rozšířením parkoviště)

j) v neposlední řadě znehodnocení osobního majetku dotčených osob

2) Požadujeme dodržování příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., které budou brát v úvahu nejen zvýšení hladiny hluku, ale i s provozem spojené zvukové rázy při brzdění a opětovných startech.

Tyto hygienické limity nejsou dle měření dodržovány ani dnes. Proč není prioritou zdraví lidí žijících v této oblasti? Co je víc? Podle odborných zdravotních studií hluk na úrovni 70dB má již trvalé negativní účinky na zdraví!!! Jestliže se provádí optimalizace trati, tak by mělo být primárním a naprosto samozřejmým úkolem vylepšení všech parametrů, a tedy především těch zdravotně-hygienických, které jsou dlouhodobě překračovány a ne pouze těch obslužných.

3) Požadavek na precizování protihlukových opatření v rámci další přípravy projektu s prioritní orientací na dodržení příslušných hygienických limitů hluku pro ochranné pásmo drah 60/55 dB pro den/noc a mimo ochranné pásmo drah 55/50 dB pro den/noc podle nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Především se jedná o hlukovou zátěž v noční době, která je z hlediska zdravotních rizik závažnější oproti zátěži v denní době.

V projektu slibovaná obnova vozového parku je argument velmi nekonkrétní a v současné době ničím nepodložený. A vzhledem k tomu, že v nedávné době zde byla na úseku v Černošicích provedena úprava kolejového svršku, je další argument - o utlumení hlukové zátěže úpravou kolejového svršku - nepředsvědčivý.

Kromě řešení primárních protihlukových opatření, tj. opatření přímo u zdroje hluku (řešení kolejového svršku, použití bokovnic a dalších opatření) precizovat sekundární protihluková opatření, tj. optimalizovat řešení protihlukových stěn, a to s přednostní orientací na dodržení hygienických limitů hluku bez korekce na starou hlukovou zátěž.

Jako občané žijící u trati v Černošicích nesouhlasíme s názorem vedení obce, které nechce realizovat protihluková opatření v podobě stěn, pro nás jsou zdravotně-hygienické podmínky bydlení vyšší prioritou. Protihlukové stěny zde navíc budou sloužit jako bezpečnostní prvek s ohledem na volnou přístupnost trati v bezprostřední blízkosti rodinné zástavby a škol, což je velmi žádoucí s ohledem na zvýšení nehod v poslední době. Obzvláště pokud se jedná o plánované expresní vlaky (zde dosud nejezdily) a navyšování průjezdové rychlosti na 120 km/h.

V případě, že, i přes náš nesouhlas s výstavbou třetí koleje a snahu racionálně řešit intenzitu dopravy, bude třetí kolej instalována, každopádně požadujeme - obyvatelé žijící v domech, kterých se toto dotkne, protihlukovou stěnu minimálně po celé délce třetí koleje a v maximální

možné výšce, která zajistí takové odhlučnění, že se intenzita hluku dostane na úroveň odpovídající standardní hygienické normě.

Příkladem odpovědného přístupu k obyvatelům jsou např. Všenory i Zadní Třebáň, kde jsou tyto protihlukové stěny navrženy.

A naprosto zásadní je požadavek na odhlučnění stojící vozové soupravy!!!

V případě objektů v těsné blízkosti trati, resp. objektů, kde hygienické limity hluku nejsou splněny, požadujeme řešení individuálních protihlukových opatření. Zároveň požadujeme zajistit omezení vibrací z provozu na trati, tj. optimalizovat antivibrační opatření k dodržení příslušných hygienických limitů vibrací.

4) Požadujeme řešení protihlukových opatření již v průběhu výstavby nikoliv až v rámci zkušebního provozu, neboť je zřejmé, že normy nejsou na standardní úrovni plněny ani dnes. Protihlukové řešení musí být základní a nedílnou součástí projektu a nikoliv záležitostí následnou, kdy zpravidla již nejsou dostatečné finanční prostředky. V návrhu uvádíte, že bokovnice snižuje hluk v běžných poloměrech o cca 2-3 dB, což je v oblasti nádraží Mokropsy naprosto nedostačující, proto se pouze s tímto navrhovaným řešením hluku nelze spokojit.

5) Požadavek na opakované, nezávislé, kontrolní měření hluku, neboť uváděné hodnoty měření se jeví v některých oblastech jako napasované do limitů hluku na starou zátěž. (Prováděno osobní měření, které překračovalo 75db).

Doufáme ve vstřícnost a pochopení našich požadavků. Jsme připraveni účastnit se všech dalších jednání, protože tento projekt zcela zásadně ovlivní naše životní podmínky a zdraví.

S pozdravem