

Datum: 14.02.2017  
Č.j.: KHSSC 52020/2016

Správy železniční dopravní cesty, státní  
organizace  
Generální ředitelství  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

## ROZHODNUTÍ

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) jako orgán ochrany veřejného zdraví místně příslušný dle § 11 odst. 1 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), a ust. § 82 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), a věcně příslušný podle ust. § 82 odst. 2 písm. a) zákona, rozhodla v řízení o žádosti Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ 70994234 se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, o vydání časově omezeného povolení na provozování zdroje hluku – provoz na železniční trati č. 0202 v traťovém úseku Praha-Radotín – Dobřichovice, v km 15,000-15,800 část města Černošice, při kterých nelze z vážných důvodů dodržet hygienický limit hluku, v souladu s ustanovením § 31 odst. 1 zákona takto:

**Správě železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ: 70994234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 (dále jen „účastník řízení“), se**

### **p o v o l u j e**

časově omezený **provoz na železniční trati č. 0202 v traťovém úseku Praha-Radotín – Dobřichovice, v km 15,000-15,800, část města Černošice**, při kterých nelze v chráněných venkovních prostorech staveb umístěných v blízkosti železnice z vážných důvodů dodržet hygienický limit hluku upravený § 12 odst. 3 ve spojení s částí A přílohy č. 3 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení vlády“), **a to na dobu do dne 30.6.2020.**

**V souladu s ustanovením § 99 zákona se povolení váže na splnění následujících podmínek:**

1. po dobu platnosti tohoto povolení nepřekročí ekvivalentní hladina akustického tlaku z provozu železnice č. 0202 v úseku Praha-Radotín-Dobřichovice, v km 15,000-15,800 v Černošicích v chráněném venkovním prostoru staveb  $L_{Aeq,8h} = 67$  dB pro noční dobu.
2. před uplynutím časově omezeného povolení bude provedena rekapitulace situace, zejména s ohledem na přípravu opatření Optimalizace trati.

## Odůvodnění:

Účastník řízení požádal dne 3.10.2016 pod č.j. KHSSC 52020/2016 o časově omezené povolení provozu zdroje hluku, kterým je železniční trať č. 0202 v traťovém úseku v Černošicích. Jedná se o dvoukolejnou elektrizovanou trať. Na základě provedeného měření hluku dne 9.-10.6.2014 (viz protokol Zdravotního ústavu se sídlem v Ústí nad Labem č. 47719/2014 z 19.6.2014) bylo zjištěno překročení limitů hluku v noční době o 3,7 dB (po odečtení nejistoty měření byla výsledná ekvivalentní hladina akustického tlaku 68,7 dB).

Před cca 4 lety proběhla v daném úseku částečná výměna kolejnic (2. traťová kolej /TK), poté došlo ke snížení hlukových emisí; s ohledem na vedení trati oblouky a daný rozsah provozu se hlukové emise mohly postupně zvýšit, zejména vlivem zhoršujícího se technického stavu 1. TK.

V období 2014-2015 proběhla obnova vozidlového parku u dálkových vlaků relace Praha – Mnichov/Cheb/Železná Ruda, kde nyní, na rozdíl od dřívějších let, jsou nasazovány výhradně nové nebo modernizované vozy s kotoučovou brzdou s výrazně nižšími emisemi hluku. Vozový park v osobní (regionální i dálkové dopravě) byl za uplynulých cca 10 let kompletně modernizován, čímž došlo k výrazné redukci hluku. Postupně se začínají objevovat také „tiché“ nákladní vozy vybavené brzdou s nekovovým brzdovým špalíkem.

Na základě žádosti účastníka řízení bylo dne 21.1.2016 vydáno pod č.j. KHSSC 60210/2015 časově omezené povolení na železniční úsek v km 13,800-15,800, část města Černošice na dobu do dne 30.6.2016 za podmínky nepřekročení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu železnice v chráněném venkovním prostoru staveb  $L_{Aeq,8h} = 71$  dB pro noční dobu a  $L_{Aeq,16h} = 74$  dB pro denní dobu za podmínky realizace broušení kolejnic v obou traťových kolejích za účelem snížení hlukové zátěže a doložení účinnosti realizovaného opatření měřením ekvivalentní hladiny akustického tlaku.

Ve dnech 19. - 20.3.2016 bylo realizováno opatření ke snížení hlukové zátěže na rozumně dosažitelnou míru (označené jako opatření v krátkodobém časovém horizontu). Jednalo se o broušení kolejnic v obou traťových kolejích. Původně bylo navrženo provést toto opatření na cca 2.000 m dlouhém úseku obou traťových kolejí při průchodu Černošicemi mezi cca km 13,800–15,800 (zahrnující mj. místo, kde byly zjištěny nadlimitní hodnoty hluku – Dr. Jánského 1111). Na základě provozních podmínek však broušený úsek musel být operativně změněn takto: 2. traťová kolej (ve směru Beroun) byla broušena v předpokládaném rozsahu km 14,110–16,088, 1. traťová kolej (ve směru Praha) km 14,783–16,062. Broušením došlo k odstranění vad a zlepšení stavu akustické drsnosti povrchu kolejnic a tím snížení vzniku a přenosu hluku.

I přes provedené broušení obou traťových kolejí byl následným měřením hluku shledán výskyt vyšších hodnot hluku v noční době zejména vlivem hlukových emisí z koleje č. 1 (směr Praha); tato kolej byla navíc broušena pouze ve zkráceném rozsahu; s ohledem na její celkově zhoršený technický stav bylo provedené broušení této koleje méně účinné, než se předpokládalo. V úseku podél ul. Sadová (kde se broušení neprovádělo – ul. Sadová je v km cca 13,800–14,100) byl stav koleje č. 1 také evidentně horší než koleje č. 2, když akustické emise vznikající při průjezdu vlaků byly typicky vyšší v případě vlaků ve směru Praha, projíždějících po koleji č. 1.

S ohledem na přetrvávající stav, účastník řízení provedl dodatečnou opravu 1. traťové koleje v úseku Praha-Radotín – Dobřichovice; jedním z jejich cílů bylo dále snížit hlukovou zátěž, a to nejen v prostoru ul. Sadová.

Výluka proběhla v termínu 9. – 24. 7. 2016. Během výluky byly v koleji č. 1 provedeny tyto práce:

- Výměna kolejnic - 2.000 m v km 14,8–13,8 (jedná se o nové kolejnice);
- Broušení kolejnic – 5.940 m v km 15,0–12,03 (celý úsek byl přebroušen v rozsahu přes intravilán Černošic);

- Výměna kompletů ŽS3/ŽS4 a pryžových podložek – 16.946 ks v km 16,0–12,03; nové upevnění odstranilo chvění kolejí při průjezdu vlaku a vznikání vlnkovitosti i na přímé;
- Oprava bezстыkové koleje = vyřezání defektoskopických vad a starých svarů a opětovné svaření vč. úpravy bezстыkové koleje – 195 ks svarů kolejnic R65 v km 14,800–12,030 (části stávajících kolejnic s defektoskopickými vadami byly vyřezány, kolejnice popotažena, svařena a doplněna novými kolejnicemi);
- Kompletní výměna kolejového roštu vč. výměny kolejového lože v km 13,980–14,095 v prostoru zastávky Černošice včetně přejezdů, z důvodu existence nástupišť a odvodnění nebylo možné použít strojního čištění (kolejový rošt je tvořen kolejnicemi a pražci);
- Strojní čištění koleje délky 1.230 m v km 18,550–18,000 a v km 13,980–13,300 (jen místa, kde to bylo potřeba v rámci jedné denní směny);
- Oprava geometrické polohy koleje délky 5.130 km: v km 12,060–16,040; 17,300–18,000; 18,550–19,000 vč. úpravy do profilu (podbití).

Po realizaci těchto opatření proběhlo kontrolní měření hluku ve dnech 13.-14.9.2016 v ul. Sadové č.p. 52 a novém bodě v ul. Zdeňka Lhoty č.p. 464. Protokol tohoto měření hluku (č. 4283-265-16 zpracovaný REVITA ENGINEERING, Havlíčkova 1307/12, 412 01 Litoměřice) je součástí předložené žádosti o vydání časově omezeného povolení z října 2016. Z výsledků je zřejmé, že v chráněném venkovním prostoru staveb těchto dvou objektů jsou dodrženy hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy v denní i noční době. Aktuálně zjištěné hodnoty hluku dokládají, že i v úseku trati podél ulice Sadová došlo ke snížení hluku na rozumně dosažitelnou míru.

Po realizaci dodatečných protihlukových opatření na koleji č. 1 (ve směru na Prahu) v úseku Praha-Radotín-Dobřichovice proběhlo na vyžádání KHS ve dnech 13.-14.12.2016 kontrolní měření hluku rovněž u objektů v ul. Dr. Jánského č.p.1095 a č.p.1111 (viz Protokol měření hluku č. 4395-346-16 z 5.12.2016 zpracovaný REVITA ENGINEERING, Havlíčkova 1307/12, Litoměřice), který je součástí doplnění žádosti o vydání časově omezeného povolení doručené na KHS dne 1.2.2017 pod č.j. KHSSC 5422/2017. Aktuálně zjištěné hodnoty hluku dokládají, že ačkoli i v části tohoto úseku trati došlo ke snížení hluku pod hranici stanoveného hygienického limitu, v části úseku i přes dosažené snížení hluku (o 0,9 dB u objektu č.p. 1111 a o 2 dB u objektu č.p. 1095) může docházet k překročení hygienického limitu hluku v chráněném venkovním prostoru stavby (s ohledem na variabilitu složení a parametrů souprav nákladních vlaků, jejichž vliv na celkovou úroveň hlučnosti v noční době je určující).

Provedenými protihlukovými opatřeními došlo k významnému snížení počtu objektů, které mohou být zatěžovány nadlimitním hlukem. Původní počet zasažených objektů, který byl předmětem žádosti z října 2016 na traťový úsek 13,800-15,800 km, byl 16 chráněných objektů pro noční dobu. Po prověření aktuální situace měřeními i v části Černošice-Mokropsy a realizací výše zmíněných protihlukových opatření, došlo ke snížení počtu chráněných objektů na polovinu tj. 8 objektů pro noční dobu v zúženém rozsahu úseku km 15,000-15,800.

Při vymezení území, kde dochází nebo může docházet k překračování hygienických limitů hluku, byla vzata jako podklad hluková studie zpracovaná v rámci připravované akce „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo) pro rok 2013, která popisuje „stávající stav“.

S ohledem na skutečnost, že hluková studie je kalkulována na průměrné intenzity železniční dopravy, avšak případné kontrolní měření hluku může postihovat konkrétní časové období a s ohledem na to, že rozsah železničního provozu (zejména hlukově významné nákladní dopravy) se významným způsobem mění v průběhu týdenního, ale i měsíčního (či delšího) cyklu, obsahuje dále uvedený seznam i ty objekty bydlení, které mohly být hlukovou studií vyhodnoceny jako podlimitní.

Předpokládané překročení hygienického limitu hluku v chráněném venkovním prostoru staveb v noční době je u 8 chráněných objektů – č.p. 119, 412, 413, 438, 442, 1088, 1111 a 2019; celkem cca 28 obyvatel.

V denní době nejsou hygienické limity hluku překračovány.

Účastník řízení v doplněné žádosti z února 2017 dále uvádí, že rozsah (zejména nákladní) dopravy, pro který je hodnocena hluková zátěž, koresponduje s předpokládaným využitím trati v závislosti na objednavce dopravců, avšak skutečný počet průjezdů je často nižší. Výsledná hodnota hlukové zátěže v předloženém protokolu č. 4395-346-16 je stanovena pro předpokládaných 15 průjezdů nákladních vlaků v noční době (nákladní doprava se na hladině hluku v této době podílí nejvýznamněji), ale takto vysoké intenzity není běžně dosahováno. Např. podle záznamů účastníka řízení z r. 2016 projelo denně řešeným úsekem trati v noční době dle měsíčních statistik 7-10 nákladních vlaků. V daném území tedy trvale nedochází k překračování limitu hluku, nicméně určité výkyvy mohou být způsobovány i výše uvedenou variabilitou.

Účastník řízení dále v žádosti hodnotí vážné důvody, z nichž nelze dodržet hygienické limity hluku – jiná možná opatření ke snížení hlukové zátěže v nadcházejícím období před Optimalizací trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo) :

**A. Opatření stavebního charakteru:** na infrastruktuře bylo v rámci možností – s ohledem na připravovanou optimalizaci, dosaženo jejího optimálního stavu s perspektivou zachování stávajících podmínek po dobu cca 4 let. S ohledem na místní podmínky (vedení trati ve stávající stopě) nelze v období před optimalizací tratě realizovat ani např. tzv. mobilní PHS, neboť s ohledem na jejich poměrně masivní základy, vedení kabelových tras a místní omezené podmínky chybí v řadě úseků prostor k jejich umístění; v rámci realizace optimalizace trati (s předpokladem zahájení v roce 2019) by navíc tyto mobilní PHS musely být odstraněny. Vedle toho, s ohledem na interní metodický pokyn provozovatele dráhy a dílem z důvodů omezení uvedených výše, nelze do doby optimalizace navrhnout a realizovat ani tzv. nízké protihlukové clony.

#### **B. Provozní opatření**

Možná změna rychlosti: nákladní vlaky, jako dominantní zdroj hluku v daném úseku a noční době, se běžně pohybují rychlostmi 60-80 km/h. V případě omezení jejich rychlosti na např. 50 km/h by celkový efekt na straně hlukových emisí byl nízký, do cca 1 dB. Přitom by došlo k omezení propustnosti dráhy s vlivem na stabilitu grafikonu vlakové dopravy. S ohledem na délku nákladních vlaků až 600 m by také došlo k nežádoucímu prodloužení období uzavření přejezdů ve městě s tím spojenými důsledky na silniční dopravu. Z hlediska propustnosti by takové opatření nebylo možné realizovat v časových obdobích mezi 22. - 24. a 4. - 6. hodinou ranní z důvodu současného velkého využití trati osobní dopravou (4 až 8 průjezdů osobních zastávkových vlaků v obou směrech, 1-2 rychlíky). Zvláště při výlukách či mimořádnostech, tedy při přechodně jednokolejném provozu, by takové omezení prakticky paralyzovalo dopravu na trati; v důsledku toho by docházelo k odříkání vlaků z důvodu nedostatečné kapacity trati, resp. k jejich zpoždění, včetně přenosu zpoždění na obrátové vlaky. V případě omezení rychlosti na polovinu období noční doby by výsledný efekt dosáhl přibližně 0,5 dB. Proto takové opatření nepovažujeme za vhodné.

Možné odklony nákladních vlaků po jiných tratích: Oproti zimnímu období 2015/16 došlo k odklonu jednoho páru pravidelně jedoucího nákladního vlaku Pn relace Planá u Mariánských Lázní – Hněvice ze směru Plzeň – Praha na směr Cheb – Ústí n.L. Účastník řízení prověřoval možnost případného převedení dalších pravidelných nákladních vlaků na jiné směry, avšak takový návrh nelze předložit. Vlaky relace Praha – Beroun nelze vést po trati přes Rudnou u Prahy z více důvodů: trakce (většina nákladních vlaků je vedena elektrickou lokomotivou, přitom trať přes Rudnou u Prahy není elektrizovaná), nepříznivé

sklonové poměry tratě přes Rudnou (nutnost zařazení postrkového hnacího vozidla), omezení přechodnosti některých vozidel, resp. nižší přípustný nápravový tlak u tratě přes Rudnou, dále pak provozní omezení v podobě omezené délky staničních kolejí či jiných provozních omezení v případě trati přes Rudnou (např. omezené možnosti křižování v některých stanicích a tím velmi nepříznivé dopady do jízdních dob). Zásadní je však omezení neexistence trakce, když více než 90 % tranzitních nákladních vlaků je vedeno elektrickou lokomotivou. Při odhlédnutí od všech výše uvedených důvodů platí, že ani poplatek za použití dopravní cesty (s ohledem na jeho výši) neumožňuje Účastník řízení motivovat dopravce k vedení nákladních vlaků po trati přes Rudnou.

Účastník řízení prověřoval i možnost teoretického odklonu jednoho páru nákladního vlaku vedeného standardně v nezávislé trakci v relaci Most – Beroun mimo Černošice, tj. jeho případné vedení přes Rakovnick: s ohledem na sklonové podmínky na této odklonové variantě a omezení vyplývající z nižších limitů nápravového tlaku na jiných tratích není toto opatření možné. Navíc v noční době je v některých stanicích přerušeno směny zaměstnanců zajišťujících řízení provozu. Současně by na straně dopravce vznikla potřeba dalšího hnacího vozidla. Jak již bylo uvedeno výše, s ohledem na regulovanou výši poplatku za použití železniční dopravní cesty nemá účastník řízení účinný nástroj, aby dopravce v tomto směru jakkoli motivovala.

Přitom platí, že účastník řízení je povinen přidělovat oprávněným dopravcům kapacitu dráhy až do jejího vyčerpání. Jak je specifikováno výše, do doby optimalizace trati nelze navrhnout jiná další stavebně technická či provozní opatření k možnému omezení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb.

Dne 1.12.2016 bylo na žádost SŽDC pod č.j. KHSSC 63935/2016 přerušeno správní řízení ve věci vydání časově omezeného povolení na provoz předmětného úseku železnice.

Na období do 30.6.2020 účastník řízení žádá o vydání časově omezeného povolení na provozování zdroje hluku – provoz železniční trati č. 0202 v traťovém úseku Praha-Radotín – Dobřichovice, část města Černošice za podmínky dodržení ekvivalentní hladiny akustického tlaku z provozu železnice **v chráněném venkovním prostoru stavby ve výši  $L_{Aeq,8h} = 67,0$  dB pro noční dobu.**

Souhlas s časově omezeným povolením zdroje hluku tj. **provozování železniční trati č.0202 v traťovém úseku Praha-Radotín – Dobřichovice, v km 15,000-15,800, část města Černošice**, váže KHS na splnění podmínek, které vycházejí z návrhu účastníka řízení, který navrhuje limitní hladinu akustického tlaku pro noční dobu po dobu vydaného povolení. KHS dále požaduje před vypršením termínu časově omezeného povolení provést rekapitulaci situace, zejména s ohledem na přípravu opatření Optimalizace trati.

KHS konstatuje, že nadměrný hluk v noční době může negativně ovlivnit kvalitu života a zdraví exponovaných fyzických osob – v daném případě obyvatel rodinných domů. Hluk jako příčina psychického stresu může způsobit exponovaným jedincům nejen zjevné újmy ve vztahu k jejich osobnímu pocitu pohody způsobené zejména rušením spánku (nevyspání, rozladěnost), ale při dlouhodobém působení i významně ohrozit jejich fyzické zdraví, zejména jako jeden z možných spouštěčů kardiovaskulárních onemocnění, především pak infarktu myokardu a hypertenze.

Při hodnocení žádosti KHS přihlédla jak k počtu exponovaných osob nadlimitnímu hluku, tak k výši překročení hladin hluku i k realizovaným protihlukovým opatřením, která omezila expozici obyvatel hlukem v chráněných venkovních prostorech staveb na rozumně dosažitelnou míru. Podařilo se významně redukovat počet chráněných objektů vystavených možným mírně

nadlimitním hodnotám hluku v noční době a tím snížit počet zasažených obyvatel nadlimitním hlukem. Účastník řízení před podáním žádosti o ČOP i v průběhu probíhajícího správního řízení spolupracoval s orgánem ochrany veřejného zdraví a aktivně se snažil hledat možná řešení.

KHS posoudila návrh účastníka řízení jako úplný, doložený požadovanými údaji v souladu s ustanovením §31 odst. 1 zákona. Proto rozhodla, jak výše uvedeno.

### **Poučení o opravném prostředku:**

Podle ust. § 81 a násl. správního řádu účastník řízení může proti tomuto rozhodnutí podat odvolání ve lhůtě 15 dnů ode dne jeho doručení. Odvolání se podává k Ministerstvu zdravotnictví prostřednictvím správního orgánu, který rozhodnutí vydal. Lhůta pro podání odvolání počíná běžet dnem následujícím po doručení písemného vyhotovení rozhodnutí účastníku řízení. Dle § 17 odst. 3 a 4 zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, je dokument doručen do datové schránky okamžikem, kdy se do datové schránky přihlásí oprávněná osoba, nejpozději však desátým dnem ode dne, kdy byl dokument do datové schránky dodán.

otisk úředního razítka

Mgr. Eva Kremeníková  
vedoucí oddělení hygieny obecné a komunální  
pro okresy Praha-východ a Praha-západ

Rozdělovník  
Adresát do datové schránky  
KHS HOK