

Ministerstvo životního prostředí

Odbor výkonu státní správy I

Vršovická 65

100 10 Praha 10

K č. j.: MZP/2021/500/2553 /Sp. zn.: ZN/MZP/2019/500/347

VYJÁDŘENÍ K OZNÁMENÍ

Město Černošice zasílá toto o vyjádření k dokumentaci vlivů záměru „Optimalizace trati Černošice (včetně – odb. Berounka (mimo)“ na životní prostředí (dále jen „**Dokumentace**“).

Město Černošice vítá snahu provést potřebnou rekonstrukci železniční trati na území města Černošice a provedení kvalitní rekonstrukce železniční trati podporuje. Tato rekonstrukce by měla být provedena tak, aby trať mohla sloužit primárně pro lokální osobní dopravu jako tzv. příměstská trať, pouze s dočasným využitím pro dálkovou osobní a nákladní dopravu, a to do doby vybudování tunelového spojení Praha - Beroun.

Rekonstrukce železnice nesmí poškodit urbanistický ráz města, proto je zapotřebí při volbě jakýchkoli opatření zohlednit estetická a urbanistická hlediska. Zejména při ochraně před nežádoucím hlukem a vibracemi je zapotřebí využít nejlepší technicky možná dostupná opatření, která zároveň nepoškozují urbanistický ráz města.

V zájmu odstranění a vypořádání možných překážek v provedení rekonstrukce železniční trati upozorňuje město Černošice na tyto své 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 vagonů **v nočních hodinách** omezena na 60 km/hod při zachování maximálně možné plynulosti pohybu těchto souprav tak, aby nedocházelo k zbytečnému brždění, 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 vybraných úsecích.

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. Technologie nízkých protihlukových stěn (clon) a mini sound protection walls ve spojení s dalšími prvky ochrany před hlukem (absorbéry, broušení kolejnic, nové typy brzd atp.) se stále zlepšuje, a proto již není nutné setrvávat na urbanisticky

zastaralém (a drahém) používání vysokých protihlukových stěn.

Město Černošice považuje za pozitivní, že se k řešení problematiky hluku jsou použita některá 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, 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 pro úplnost dodává, že z Dokumentace není zřejmé, z jakých konkrétních důvodů (technických, legislativních, normových či metodických) nelze v daném úseku přistoupit k použití nízkých protihlukových stěn či nízkých protihlukových clon, jen je paušálně odkazováno na Metodický pokyn z roku 2015 bez bližšího vysvětlení.

K navrženým opatřením proti hluku město Černošice uvádí:

PHS 05 – tato protihluková stěna (odrazivá) o délce 255 m a výšce 2,5 m je plánována v lokalitě sever Černošice, zjevně k ochraně domů v lokalitě ulice u Vodárny. Město Černošice nevidí důvod pro umístění takto vysoké protihlukové stěny za situace, kdy se rodinné domy, k jejichž ochraně je vysoká protihluková stěna určena, nacházejí pod kolejištěm. K jejich ochraně by tak zcela postačovala nízká protihluková stěna v kombinaci s bokovnicemi, což nepovede k devastaci veřejného prostoru města. Zkušenosti s instalací nízké protihlukové stěny v lokalitě Praha – Sedlec jsou v tomto velmi pozitivní, neboť vlivem nízké protihlukové clony došlo ke zlepšení hlukové situace v měřeném profilu o cca –7 dB. (*Viz článek Měření účinnosti protihlukových opatření v úseku s nízkou sklopnou protihlukovou clonou Praha-Sedlec ze dne 25.3.2021 publikovaný v časopise Silnice a železnice.*) Město Černošice požaduje nahradit stěnu PHS 05 nízkou protihlukovou stěnou obdobného typu, jako je v lokalitě Praha – Sedlec.

PHS 06 a PHS 07 – tyto (odrazivé) protihlukové stěny o výšce 3, resp. 2 metry, a délce 57 m, resp. 32 m, jsou plánovány k ochraně rodinných domů v jižní části ulice u Vodárny před hlukem z přeložky silnice II/115. Město Černošice požaduje, aby

- a) tyto protihlukové stěny byly konstruovány jako pohltivé (aby tak nedocházelo odrazem k šíření hluku na druhou stranu přeložky, kde v lokalitě určené územím plánem města Černošice může dojít např. k výstavbě školy či obdobného zařízení veřejné vybavenosti);
- b) tyto protihlukové stěny byly navrženy architektem s ohledem na charakter okolní zástavby a nejednalo se o nevkusné monotónní zdi lákající pouze k posprejování;
- c) bylo možné tyto protihlukové stěny ozelenit popínavými rostlinami.

PHS 08 – tato protihluková stěna (pohltivá) v délce 263 m v ose stávajícího oplocení je plánována k ochraně rodinných domů v ulici Sadová.

Město Černošice souhlasí s tím, aby tato protihluková stěna byla zvýšena nad zatím navrženou výšku 2 m, maximálně však do výšky 2,5 m (počítáno od paty stávajícího oplocení).

Město Černošice požaduje, aby:

- a) tato protihluková stěna byla navržena architektem s ohledem na charakter okolní zástavby a nejednalo se o nevkusnou monotónní zeď lákající pouze k posprejování (a to včetně např. postupného zvyšování protihlukové stěny od ulice Radotínská, tzn. aby najednou nezačínala vysoká zeď);
- b) bylo možné tuto protihlukovou stěnu ozelenit popínavými rostlinami.



Pokud jde o další doporučená opatření v čl. 7.6 Akustického posouzení (str. 99), tedy:

vyplnění vnitřní stěny galerie pohltivými panely a

osazení pohltivých panelů na zábradlí zárubních a opěrných zdí před a za galerií,

Město Černošice uvádí, že:

osazení vnitřních stěn galerie pohltivými panely plně podporuje;

osazení pohltivých panelů na zábradlí zárubních a opěrných zdí před a za galerií považuje za možné pouze za předpokladu, že to bude zcela nezbytné a že zábradlí včetně pohltivých panelů bude navrženo architektem s ohledem na charakter okolní zástavby.

Město Černošice požaduje, aby navrhovaná individuální protihluková opatření byla s majiteli dotčených objektů závazně projednána, dohodnuta a smluvně zajištěna 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).

Město Černošice dále požaduje prověřit a následně do Dokumentace zpracovat (pokud již nejsou zpracovány):

- možnost tlumení hluku umístěním antivibrační rohože, a to i v dalších úsecích (nad rámec úseků km. 13,8-14,1 a 15,650 -15,850, kde jsou již navrhovány);
- plošné použití bokovnic (kolejových absorbérů) na celém úseku Černošic **v technologii s nejvyšší možnou dostupnou účinností k okamžiku realizaci stavby;**
- použití nízkých protihlukových clon (nepřevyšující cca. 80 cm výšky nad kolej), resp. opatřit zvukově pohltivou stěnou vnitřní stranu navrhovaného plného oplocení trati (město Černošice pro úplnost zdůrazňuje, že v pohledových částech města by měla plná část oplocení dosahovat maximálně výše uvedené výšky nízkých protihlukových stěn). 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 nepřijatelnému rozdělení města a výška plné části oplocení nepřesahovala výšku 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;
- použití technologie tzv. tichého asfaltu v úseku přeložky II/115,
- prověřit, jaký dopad na snížení hlukové zátěže z automobilové dopravy by mělo zmenšení otvorů galerie směrem k železnici (směr ulice Sadová).

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) OPLOCENÍ

Pro úplnost pak město Černošice musí důrazně odmítnout návrh na provedení oplocení řešeného úseku trati tak, jak je popisován na str. 98 Dokumentace.

Město Černošice nesouhlasí s navrhovaným provedením oplocení a požaduje provedení oplocení dle architektonického návrhu dle dohody s městem.

- a) (začátek galerie) – Město Černošice nesouhlasí s provedením oplocení typu B (tedy prefabrikovaný systém z železobetonových prvků o výšce 2 m) v délce 32 m. Město Černošice požaduje provedení oplocení dle architektonického návrhu dle dohody s městem.
- b) (nad galerií) – Město Černošice nesouhlasí s provedením oplocení typu B (tedy prefabrikovaný systém z železobetonových prvků o výšce 2 m) v délce 255 m. Město Černošice požaduje provedení oplocení dle architektonického návrhu dle dohody s městem. Toto oplocení navíc zasahuje do centrální části Černošic, které urbanisticky devaluje.
- c) (mezi zastávkou Černošice a zastávkou Mokropsy) **Město Černošice naprosto odmítá a nesouhlasí s provedením oplocení typu C (tedy prefabrikovaný systém z hliníkových pohltivých panelů, vč. soklového panelu do ocelových sloupků HEB; výška 1,5 m) v délce 663, 115a 147 m. Výstavba toto plného vysokého oplocení by měla devastující dopad na prostředí města a vedla by (mimo jiné) k rozdělení města. Je nepochopitelné, že je navrhováno toto oplocení za situace, kdy Město Černošice dlouhodobě odmítá vysoké protihlukové stěny. Město požaduje, aby bylo zpracováno oplocení, které nepovede k urbanistickému rozdělení města na dvě části.** Město Černošice požaduje provedení oplocení dle architektonického návrhu dle dohody s městem, přičemž v této části by výška plné části oplocení neměla přesahovat výši nízkých protihlukových stěn.
- d) (u zastávky Mokropsy) – Město Černošice nesouhlasí s provedením oplocení typu B (tedy prefabrikovaný systém z železobetonových prvků o výšce 2 m) v délce 183 m. Město Černošice požaduje provedení oplocení dle architektonického návrhu dle dohody s městem. Toto oplocení navíc zasahuje do části veřejného prostoru u zastávky Mokropsy, který urbanisticky devaluje.

4) AKUSTICKÉ POSOUZENÍ

Akustické posouzení (Příloha 2 Dokumentace EIA) bylo zpracováno na základě dopravních podkladů dodaných SŽDC. Město Černošice poukazuje na následující rozpor v podkladech a požaduje vysvětlení:

- Tab. 12, str. 34 AS uvádí pro rok 2040 34 nákladních vlaků (23+11),
- ŽESNAD uvádí 60 nákladních vlaků (viz Informační leták Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo), SŽDC, 4.8. 2019, příloha č.1 + vyjádření ředitele ŽESNAD Ing. Sládka při veřejném projednání Berounka (včetně) - Karlštejn (včetně), kód OV1226

5) OSTATNÍ

Město požaduje realizaci navržených opatření k prevenci, vyloučení a snížení negativních vlivů na životní prostředí dle kap. D.IV (str.307 Dokumentace EIA), a to zejména

- zpracování podrobného inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu v úseku přeložky silnice II/115;



- zpracování Projektů monitoringu životního prostředí.

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 25. listopadu 2021

