



**Ministerstvo dopravy**  
nábř. Ludvíka Svobody 1222/12  
11015 Praha 1

Váš dopis zn.:  
MD-28782/2024-910/6  
MD-28782/2024-910/15  
Ze dne: 29. 6. 2024, dále ze dne 16. 10. 2024

Praha, (datum uvedeno v doložce e-podpisu)

Č. j.: MZDR 20264/2024-5/OVZ



MZDRX01TWZIL

**Žádost o změnu nebo potvrzení závazného stanoviska Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze č.j. HSHMP 13390/2020 ze dne 7. 5. 2020 ke stavebnímu záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ v katastrálním území Hloubětín, Hrdlořezy, Kyje, Malešice, Vysočany**

Ministerstvo zdravotnictví, jako správní úřad nadřazený Hygienické stanici hlavního města Prahy se sídlem v Praze, příslušný podle § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, obdrželo od Ministerstva dopravy, žádost o potvrzení nebo změnu závazného stanoviska Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, č.j. HSHMP 13390/2020 ze dne 7. 5. 2020, ke stavebnímu záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“

- v katastrálním území - Hloubětín: parc. č. 1712 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1713 (ostatní plocha), parc. č. 1714 (ostatní plocha), parc. č. 1715/1 (ostatní plocha), parc. č. 1715/6 (ostatní plocha), parc. č. 1715/7 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1715/8 (ostatní plocha), parc. č. 1715/9 (ostatní plocha), parc. č. 1715/10 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1716 (ostatní plocha), parc. č. 1768/1 (ostatní plocha), parc. č. 1768/2 (ostatní plocha), parc. č. 1768/3 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 1768/4 (ostatní plocha), parc. č. 1768/5 (ostatní plocha), parc. č. 1768/10 (ostatní plocha), parc. č. 1768/11 (ostatní plocha), parc. č. 1769/1 (vodní plocha), parc. č. 1772/1 (lesní pozemek), parc. č. 1772/2 (ostatní plocha), parc. č. 1772/3 (ostatní plocha), parc. č. 1773/3 (ostatní plocha), parc. č. 1773/4 (ostatní plocha), parc. č. 1795/3 (ostatní plocha), parc. č. 1796/1 (ostatní plocha), parc. č. 1796/6 (ostatní plocha), parc. č. 1802 (ostatní plocha), parc. č. 1803/1 (lesní pozemek), parc. č. 1803/2 (ostatní plocha), parc. č. 1804 (lesní pozemek), parc. č. 1805 (ostatní plocha), parc. č. 1806 (ostatní plocha), parc. č. 1811/2 (orná půda), parc. č. 1812/3 (orná půda), parc. č. 1812/4 (orná půda), parc. č. 1812/5 (orná půda), parc. č. 1820 (zahrada), parc. č. 1821 (zahrada), parc. č. 1824 (orná půda), parc. č. 1827/4 (orná půda), parc. č. 1827/5 (orná půda), parc. č. 1828/1 (orná půda), parc. č. 1828/3 (orná půda), parc. č. 1837/1 (zahrada), parc. č. 1837/7 (zahrada), parc. č. 1837/8 (zahrada), parc. č. 1837/9 (zahrada), parc. č. 1838/1 (ostatní plocha), parc. č. 2313/1 (ostatní plocha), parc. č. 2313/2 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 2316 (zahrada),



parc. č. 2319 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 2320 (zahrada), parc. č. 2321 (ostatní plocha), parc. č. 2393/1 (zahrada), parc. č. 2393/2 (zahrada), parc. č. 2393/3 (zahrada), parc. č. 2395/4 (zahrada), parc. č. 2504/3 (ostatní plocha), parc. č. 2504/10 (ostatní plocha), parc. č. 2504/11 (ostatní plocha), parc. č. 2517/2 (ostatní plocha), parc. č. 2517/3 (ostatní plocha), parc. č. 2517/4 (ostatní plocha), parc. č. 2517/7 (ostatní plocha), parc. č. 2517/8 (ostatní plocha), parc. č. 2522/1 (ostatní plocha), parc. č. 2522/2 (ostatní plocha), parc. č. 2523/1 (ostatní plocha), parc. č. 2523/3 (ostatní plocha), parc. č. 2523/13 (ostatní plocha), parc. č. 2523/15 (ostatní plocha), parc. č. 2523/16 (ostatní plocha), parc. č. 2523/20 (ostatní plocha), parc. č. 2525 (ostatní plocha), parc. č. 2526/1 (vodní plocha), parc. č. 2526/2 (ostatní plocha), parc. č. 2526/3 (ostatní plocha), parc. č. 2528/14 (ostatní plocha), parc. č. 2534/2 (ostatní plocha), parc. č. 2534/6 (ostatní plocha), parc. č. 2534/7 (ostatní plocha), parc. č. 2534/8 (ostatní plocha), parc. č. 2601 (vodní plocha), parc. č. 2602 (vodní plocha), parc. č. 2618/1 (ostatní plocha), parc. č. 2618/2 (ostatní plocha), parc. č. 2618/3 (ostatní plocha), parc. č. 2618/4 (ostatní plocha), parc. č. 2618/5 (ostatní plocha), parc. č. 2618/6 (ostatní plocha), parc. č. 2619 (ostatní plocha), parc. č. 2622/1 (ostatní plocha), parc. č. 2622/2 (ostatní plocha), parc. č. 2623/1 (ostatní plocha), parc. č. 2623/3 (ostatní plocha), parc. č. 2623/4 (ostatní plocha), parc. č. 2623/5 (ostatní plocha), parc. č. 2625/1 (ostatní plocha), parc. č. 2733/4 (ostatní plocha);

- v katastrálním území - Hrdlořezy: parc. č. 11/4 (ostatní plocha), parc. č. 11/6 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 34/3 (ostatní plocha), parc. č. 262/1 (ostatní plocha), parc. č. 264 (vodní plocha), parc. č. 271/1 (ovocný sad), parc. č. 272 (lesní pozemek), parc. č. 274/2 (ostatní plocha), parc. č. 274/3 (ostatní plocha), parc. č. 274/11 (ostatní plocha), parc. č. 274/12 (ostatní plocha), parc. č. 275 (ostatní plocha), parc. č. 278/1 (lesní pozemek), parc. č. 357/8 (ostatní plocha), parc. č. 359/1 (ostatní plocha), parc. č. 406 (ostatní plocha), parc. č. 492/1 (zahrada), parc. č. 505/1 (ostatní plocha), parc. č. 538 (ostatní plocha), parc. č. 540/1 (vodní plocha), parc. č. 549 (ostatní plocha), parc. č. 550/1 (ostatní plocha), parc. č. 550/2 (ostatní plocha), parc. č. 551/1 (ostatní plocha);

- v katastrálním území Kyje: parc. č. 2838/1 (ostatní plocha), parc. č. 2839 (ostatní plocha), katastrální území Libeň: parc. č. 3369/4 (ostatní plocha), parc. č. 3380/1 (ostatní plocha), parc. č. 3380/5 (ostatní plocha), parc. č. 4025/5 (ostatní plocha), parc. č. 4026/13 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 4026/14 (ostatní plocha), parc. č. 4029/1 (ostatní plocha), parc. č. 4029/4 (ostatní plocha), parc. č. 4029/34 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 4029/38 (ostatní plocha), parc. č. 4031/2 (ostatní plocha), parc. č. 4031/10 (ostatní plocha), parc. č. 4031/11 (ostatní plocha), parc. č. 4045 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 4101/1 (ostatní plocha);

- v katastrálním území - Malešice: parc. č. 115/1 (ostatní plocha), parc. č. 630 (ostatní plocha), parc. č. 650/2 (ostatní plocha), parc. č. 652/1 (ostatní plocha), parc. č. 652/2 (ostatní plocha), parc. č. 661/1 (zahrada), parc. č. 793/95 (ostatní plocha), parc. č. 924/4 (ostatní plocha), parc. č. 927/1 (ostatní plocha), parc. č. 927/2 (ostatní plocha), parc. č. 927/3 (ostatní plocha), parc. č. 927/4 (ostatní plocha), parc. č. 951/1 (ostatní plocha), parc. č. 953/1 (ostatní plocha), parc. č. 954/1 (ostatní plocha), parc. č. 954/12 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 954/13 (ostatní plocha), parc. č. 954/15 (ostatní plocha), parc. č. 954/16 (ostatní plocha), parc. č. 954/17 (ostatní plocha), parc. č. 955/1 (ostatní plocha), parc. č. 955/2 (ostatní plocha), parc. č. 955/3 (ostatní plocha), parc. č. 955/8 (zastavěná plocha a nádvoří);

- v katastrálním území - Vysočany: parc. č. 853 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 855/2 (ostatní plocha), parc. č. 856/1 (ostatní plocha), parc. č. 891/3 (ostatní plocha), parc. č. 897 (ostatní plocha), parc. č. 2000/1 (ostatní plocha), parc. č. 2116/1 (ostatní plocha), parc. č. 2116/2 (ostatní plocha), parc. č. 2116/12 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 2116/13 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 2116/14 (zastavěná plocha a nádvoří),

parc. č. 2116/18 (ostatní plocha), parc. č. 2116/32 (ostatní plocha), parc. č. 2120 (ostatní plocha), parc. č. 2121 (ostatní plocha), parc. č. 2139/1 (ostatní plocha), parc. č. 2148/1 (ostatní plocha), jako podklad územní řízení.

Podle § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 80 odst. 1 písm. c) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, Ministerstvo zdravotnictví předmětné závazné stanovisko vydané na stavební záměr „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ v k.ú. Hloubětín, Hrdlořezy, Kyje, Malešice a Vysočany, jako podklad územní řízení **p o t v r z u j e .**

#### **Odůvodnění:**

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze (dále i „HSHMP“) na základě žádosti společnosti SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 1a, 130 80 Praha (podané dne 9. 3. 2020), vydala dne 7. 5. 2020 souhlasné závazné stanovisko č.j. HSHMP 13390/2020 jako dotčený správní úřad ve smyslu § 77 ve spojení s § 82 odst. 2 písmeno i) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále i „zákon č. 258/2000 Sb.“) a § 4 odst. 2 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, k projektové dokumentaci na stavební „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ v k.ú. Hloubětín, Hrdlořezy, Kyje, Malešice a Vysočany, jako podklad pro územní řízení; bez podmínek.

Proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, Odboru stavebního řádu, Oddělení stavebního řádu, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha, sp. zn. S-MHMP 568164/2020/STR, ze dne 29. 12. 2023, o umístění dané stavby, resp. proti závaznému stanovisku, č.j. HSHMP 13390/2020 ze dne 7. 5. 2020, podalo odvolání, dle sdělení Ministerstva dopravy, několik desítek osob. Ministerstvu zdravotnictví bylo doručena pouze ta odvolání, která reprezentují názor každé ze skupin účastníků řízení. Jedná se o odvolání pana Ondřeje Kolouška, Za Mosty 388/30, 190 00 Praha a ekologického spolku Hrdlořežská zvonice, Pod hloubětínskou zastávkou 188/24, 190 00 Praha (dále i „odvolatelé“).

Ministerstvo zdravotnictví (dále i „ministerstvo“) přezkoumalo výše uvedené závazné stanovisko HSHMP, které bylo podkladem pro shora uvedené rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy a učinilo ve věci následující závěry:

Aktualizovanou předloženou projektovou dokumentaci (dále i „PD“) pro územní řízení vypracovala společnost Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., Národní 984/15, 110 00 Praha, v říjnu 2019 pod č. zakázky: 401902. Důvod aktualizace předcházející PD z r. 2014 bylo rozšíření věcné náplně stavby, ke kterému došlo v průběhu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (2 nově rekonstruované mostní objekty včetně souvisejících úprav koleje, zvětšený rozsah PHS). Vypracování předložené PD předcházel proces posouzení vlivů záměru na životní prostředí, který probíhal do srpna r. 2018, kdy Ministerstvo životního prostředí vydalo k záměru souhlasné stanovisko č.j. MZP/2018/500/592 s podmínkami (1. Nutnost upravit a zpřesnit technický návrh původní PD vzhledem k nově přijatým koncepčním dokumentům SŽ v oblasti ETCS a napájení - příprava na výhledový přechod na střídavou trakční proudovou soustavu a 2. Aktualizace podkladů a zajištění úplné dokladové části včetně zpracování a podání žádosti o územní rozhodnutí).

Záměrem je novostavba dvoukolejného mimoúrovňového křížení trati ze sudé staniční skupiny kolejí v železniční stanici (dále i „žst“) Praha-Libeň nad kolejemi trati Praha-Libeň

– Kolín. Nová trať je zapojena do nového obvodu žst Praha-Malešice, který se nachází ve stávajícím traťovém úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice. Stávající traťová kolej Praha-Libeň – Praha-Malešice zůstane zachována, bude rekonstruována a nově se stane spojovací kolejí v rámci žst Praha-Libeň (kol. č. 93). Rekonstrukce stávající koleje v úseku od km 1,886 do km 2,689 včetně rekonstrukce 2 mostních objektů s prvkovou mostovkou přes Rokytku byla do stavby zařazena ve snaze o snížení celkové hlukové zátěže z této koleje na základě podmínek ze závazného stanoviska EIA.

Rekonstrukce stávající trati č. 091 v úseku Praha-Libeň – Praha Malešice začíná v žst Praha – Libeň v souběhu s tratí 010 Praha – Kolín. V úrovni ocelového železničního mostu přes potok Rokytku a ul. Mezitřaťová se trať 091 pravotočivě stáčí směrem na Malešice. Nejprve na náspu míjí po pravé straně zahrádkářskou osadu a po dalším ocelovém mostě přes potok Rokytku přechází do hlubokého zářezu v oblasti Českobrodské ulice, kterou podchází a následně tunelem překonává vrch Tábor do Malešic.

Záměr obsahuje rekonstrukci železničního svršku a spodku včetně sanace pražcového podloží v rozsahu dle geotechnického průzkumu. Stávající ocelové mosty příhradové nýtované konstrukce v ev. km 2,159 a 2,500 budou z důvodu nevyhovujícího technického stavu komplexně rekonstruovány. Dále zahrnuje modernizaci železničního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, trakčního vedení a ukolejnění, silnoproudé napájecí technologie a silnoproudých rozvodů včetně osvětlení venkovních prostor. Součástí záměru jsou úpravy dotčených komunikací a zajištění nových příjezdových komunikací k objektům stavby (úpravy ulice U Elektry, ulice Mandloňové a řešení příjezdů k novým technologickým objektům – účelové komunikace) a dále demolice pozemních objektů, skrytka ornice, odstranění zeleně, vegetační úpravy a náhradní výsadba.

Součástí PD je akustická studie, měření hluku a vibrací (dále i „akustická studie“), kterou vypracoval v říjnu 2019 Ing. Petr Čichovský, spol. SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 00 Praha (část dokumentace B.6.5., číslo dokumentu 401902-SUP-AKU-B\_6\_5-001).

Akustická studie se zabývá přehledovým posouzením výhledové akustické situace v přílehlém okolí této trati po dokončení stavby a předkládá možnosti řešení snížení hlukového zatížení v dotčené lokalitě. Byla zpracována podle "Manuálu pro zpracování hlukových studií" (zpracovaným Zdravotním ústavem se sídlem v Ostravě, Ing. Jiří Michalík, Ph.D., Mgr. Ondřej Volf, Ing. Eduard Ježo) a podle Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí publikovaném ve Věstníku MZ, částka 11, ročník 2017. Při zpracování dané studie byl použit výpočetní program CadnaA® verze 2020 firmy DataKustik GmbH. Pro výpočet hluku od železniční dopravy byla použita norma Shall 03.

Výpočtové body jsou umístěny v různých výškách (podle počtu podlaží, výška podlaží je uvažována 2,5 - 3 m) a 2 metry před fasádou budov v chráněném venkovním prostoru staveb. Podklad pro vytvoření 3D modelu tvořily rastrové digitální mapy v měřítku 1 : 10 000 Zabaged, 3D model stávajícího zaměření a 3D model nově navrženého železničního tělesa v měřítku 1 : 1000. Hodnoty hluku v jednotlivých bodech jsou uvedeny v tabulkách.

**V dokumentaci EIA byl rozsah dopravy pro rok 2000 získán pouze z grafikonu. Po účinnosti Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, v říjnu r. 2017, pracuje hluková studie s ročními průměrnými denními intenzitami (RPDI).**

Zdrojem dat pro stanovení RPDI jsou údaje jízdního řádu 2000/2001 (osobní doprava) a údaje ze statistického sledování jízd jednotlivých kategorií vlaků na síti SŽ za celé období

roku 2000 (sestava TP 404), na jejichž základě lze stanovit průměrné celodenní intenzity železniční dopravy, které musí být dále rozděleny na denní a noční dobu.

Dále akustická studie uvádí, že jelikož výpočtový software CadnaA uvažuje pouze s ideálním stavem trati, je ve výpočtu zohledněn horší stav železničního svršku a spodku pro rok 2000 a 2018 s ohledem na výsledky provedeného měření hluku.

Z tabulek uvedených v akustické studii vyplývá, že ve výhledovém stavu dojde k navýšení počtu nákladních vlaků, a to především v denní době. U osobní dopravy v traťovém úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice dojde k navýšení rozsahu dopravy z důvodu očekávaného dalšího rozvoje – v osobní dálkové dopravě formou Open Access a v osobní regionální dopravě v podobě rozšíření špičkového období osobních vlaků a pokračování postupného zavádění dalších spěšných vlaků. V traťovém úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice dojde k navýšení počtu osobních vlaků. V nákladní dopravě dojde v průměrných počtech v traťovém úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice k nárůstu z původních 22 vlaků na 32 vlaků (lokomotivní vlaky se neuvažují) a v traťovém úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice k poklesu z 62 vlaků na 52 vlaků.

Z dané tabulky pak vyplývá, že od roku 2000 nedošlo k výrazným změnám akustické situace v okolí tratí Libeň – Malešice a Libeň – Běchovice, vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A$  se pohybují na podobných úrovních. Ve výhledovém stavu lze v důsledku modernizace vozového parku a nového železničního svršku a spodku očekávat mírné snížení hluku v okolí těchto tratí.

Pro vyhodnocení hlukového zatížení byly vybrány výpočtové body umístěny u nejbližších a nejvíce zatížených objektů (V1 – V24, M) od železniční tratě, v ochranném pásmu a mimo ochranné pásmo dráhy.

Pro posouzení uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž byly provedeny výpočty ekvivalentních hladin akustického tlaku v referenčních výpočtových bodech podél stávajících tratí 091 a 010, které byly v provozu před 1. 1 2001. Výpočty jsou provedeny pro období v roce 2000, pro t.č. současný stav 2018 a pro výhledový stav 2035. Jako referenční body byly vybrány objekty s výpočtovými body V1, V6 a V14, které patří mezi nejzatíženější objekty.

Na základě porovnání vypočtených hodnot v roce 2000 a 2018 (t. č. současný stav) je možné uvažovat s korekcí pro starou hlukovou zátěž, kdy v roce 2000 jsou překročeny základní hygienické limity hluku a zároveň v současném stavu 2018 nedochází k navýšení hluchnosti o více než 2 dB (hygienický limit pro starou hlukovou zátěž 70/65 dB pro den/noc).

Z výpočtů je patrné, že k překročení hygienického limitu dochází ve výpočtovém bodě č. 12 (Mandloňová 1062/13), kde je překročený hygienický limit upravený pro starou hlukovou zátěž v noční době ( $L_{Aeq,8h} = 65$  dB).

Dále je posouzena hluková zátěž pouze z provozu nově navržené dvoukolejné trati Libeň – Malešice, která je vedena částečně po estakádě.

Vzhledem k tomu, že v některých výpočtových bodech se předpokládá překročení hygienických limitů hluku, hluková studie navrhuje protihlukové stěny (1. – km 1,790 - 1,980, délky 190m výšky 1m vlevo, reflexní; 2. – km 2,460 - 2,570, délky 110m výšky 2,5m vlevo, reflexní; 3. – km 2,570 - 2,620, délky 50m výšky 2,5m vlevo, absorbující; 4. – km 2,620 - 2,760, délky 140m výšky 4m vlevo, absorbující; 5. – km 2,520 - 2,660, délky 140m výšky 2m vpravo, absorbující; 6. – km 2,460 - 2,574, délky 114m výšky 2m vpravo, reflexní; 7. – km 1,697 - 1,930, délky 233m výšky 2,5m vpravo, reflexní).

Po realizaci PHS se v chráněných venkovních prostorech staveb (výpočtové body V1 – V24, M) nepředpokládá překročení hygienických limitů hluku.

Hluková studie porovnála celkovou akustickou situaci po realizaci záměru včetně navržených protihlukových stěn s počáteční – stávající akustickou situací v r. 2018 (tzn., že do výpočtu byly zahrnuty tratě 091 a 010 a stávající protihlukové stěny) s celkovou výhledovou akustickou situací (r. 2035).

Na základě provedených výpočtů a porovnání výsledných hodnot, lze konstatovat, že po realizaci záměru se předpokládá, že dojde v chráněném venkovním prostoru staveb v dotčené lokalitě k poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku A.

Součástí PD je dále protokol o měření č. 5360-114-19, vypracovaný Liborem Brožem (REVITA ENGINEERING, laboratoř fyzikálních faktorů akreditovaná ČIA, Havlíčkova 1307/12, 412 01 Litoměřice) na základě provedených měření hluku ve dnech 27. 5. 2019 a 3. 6. 2019. Pro zjištění stávající akustické situace, bylo provedeno měření hluku od železniční tratě ve čtyřech bodech. Měřeným zdrojem hluku byla železniční doprava probíhající na trati Praha-Libeň – Praha-Malešice.

Body měření byly přednostně umístěny u fasády domů orientované k trati, ve výškové úrovni oken ve vyšších obytných podlažích měřených domů, které reprezentují nejexponovanější chráněný venkovní prostor. Výsledné hodnoty vypočtené na intenzitu dopravy poskytnutou objednatelem, vztažené k nejexponovanějšímu chráněnému venkovnímu prostoru dotčených staveb pro bydlení, nepřekračovaly za daného provozu hygienický limit pro den ani pro noc pro trať č. 525F Praha-Libeň – Praha-Malešice v bodech vzdálenějších nebo chráněných protihlukovou barierou (body 1 a 2). V bodech umístěných blíže k trati a nijak nechráněných (body 3 a 4) byly zjištěny hodnoty nadlimitní pro den a/nebo noc.

Závěrem lze konstatovat, že naměřené a vypočtené hodnoty spolu korespondují – výpočtový model lze pokládat za relevantní. Pouze ve výpočtovém bodě 2 jsou vypočteny vyšší hodnoty oproti měření, výpočtový model je tak na straně bezpečnosti.

Odvolatelé, kterými jsou Ondřej Koloušek a spolek Hrdlořezská zvonice shodně v rámci 1. části námítky č. 9, resp. 10 namítají, že vydané závazné stanovisko HSHMP uvádí: *Z akustických výpočtů vyplývá, že se po realizaci stavby předpokládá překročení hygienických limitů hluku. Z tohoto důvodu jsou navržena protihluková opatření v podobě 7 nových protihlukových stěn (... 5 – km 2,520 – 2,660, délky 140 m výšky 4 m vpravo, absorbující), avšak napadené rozhodnutí umísťuje SO 01-27-05 ŽST Praha.*

K ministerstvo sděluje, že tato chyba byla opravena usnesením ze dne 14. 8. 2024, č.j. HSHMP 44119/2024. Současně bylo tímto usnesením číslo jednací závazného stanoviska č.j. HSHMP 13390/2020 a číslo spisové značky závazného stanoviska S-HSHMP 13390/2020 nahrazeno č.j. závazného stanoviska HSHMP 13380/2020 a číslem spisové značky závazného stanoviska S-HSHMP 13380/2020. V odůvodnění tohoto usnesení se píše, že k uvedení nesprávných čísel došlo *překlepem* během vytváření dokumentu. K uvedení nesprávné číselné výšky PHS došlo pak *překlepem* během přepisování numerických znaků z předlohy – tabulky uvedené v rámci kap. 10.1 „Protihlukové stěny“, na str. 28 hlukové studie vypracované ve společnosti SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha, v říjnu 2019.

V 2. části námítky odvolatelé uvádějí:

*Akustická studie v tabulce Porovnání ekvivalentních hladin akustického tlaku ve 25 m od osy kolejí uvádí: „Jelikož výpočtový software CadnaA uvažuje pouze s ideálním stavem*

*trati, je ve výpočtu zohledněn horší stav železničního svršku a spodku pro rok 2000 a 2018 s ohledem na výsledky provedené měření hluku. (...) Ve výhledovém stavu lze v důsledku modernizace vozového parku a nového železničního svršku a spodku očekávat mírné snížení hlučnosti v okolí těchto tratí.*

*Akustická studie obdobně v bodu 8.1 snížení hlučnosti u zdroje uvádí: „Předpokládá se, že k tomuto snížení dojde vlivem navrženého kolejového svršku a spodku (uvažováno ve výpočtu) a vlivem obnovy vozového parku ČD. ... Dnes je známé, že nový železniční svršek, bezстыková kolej, její pružné upevnění a další technická opatření zlepšují stávající stav cca o 4-5 dB. Výpočtový systém však již počítá s novým a kvalitním kolejovým ložem.“*

*Z toho pak odvolatelé shodně vyvozují, že akustická studie je tak založená na manipulaci se vstupy do výpočtu hluku, kdy v předchozích letech byl hluk uměle navyšován z důvodu horšího stavu železničního svršku a spodku, zatímco výhledové hlukové zatížení je snižován z důvodu obnovy vozového parku a novým a kvalitním kolejovým ložem. Z napadeného rozhodnutí přitom nevyplývá konkrétní způsob provedení železničního svršku/spodku/způsob upevnění kolejí či rychlost obnovy vozového parku. Je navíc více než zřejmé, že v průběhu času bude provedení stavby opět zastarávat a zatěžovat okolí vyšším hlukem. Akustická studie tyto skutečnosti nijak nezohledňuje.*

K tomu ministerstvo sděluje, že v akustické studii (str. 19) byly použity **reálné hodnoty hluku** zjištěné měřením, nikoliv hodnoty zjištěné výpočtem, které vycházejí z ideálního stavu trati. Výpočet tedy vycházel z reálného stavu trati, tedy z reálné hlukové situace zjištěné měřením hluku, nikoliv z ideálního stavu trati.

A jak je uvedeno v akustické studii, železniční svršek a spodek bude rekonstruován včetně sanace pražcového podloží v rozsahu dle geotechnického průzkumu. Realizací nového železničního svršku bude vyměněno stávající tuhé podkladnicové upevnění za pružné bezpodkladnicové, tedy zlepšením technických parametrů trati, a provozováním moderních vlaků s lepšími a tiššími podvozky. Výměnou tuhé upevnění kolejnic za upevnění pružné dochází k částečnému útlumu dynamických účinků vznikajících jízdou vlaku a tím dochází i ke snížení hlučnosti. Modernizované vlaky osobní dopravy jsou zpravidla vybaveny kotoučovými brzdami, v případě nákladní dopravy se jedná nejčastěji o nahrazení litinových brzdových špalíků špalíky nekovovými, z kompozitních materiálů.

Ve výhledovém stavu lze v důsledku modernizace vozového parku a nového železničního svršku a spodku očekávat mírné snížení hluku v okolí těchto tratí.

Dále odvolatelé uvádějí, že výše uvedené vede k následujícímu: *Už stávající trať (4 koleje) neplní hlukové limity, což dokládají i data z „Výpočtu hluku ze železniční dopravy“ ze dne 24.04.2017 v EIA uvedené pod názvem „P\_01\_01\_Akustické posouzení aktualizace“ (Tab. 14 str. 32). Samotná hluková zátěž nových kolejí také téměř dosahuje limitů (Tab. 16 str. 34). Po sečtení celkové hlukové zátěže stávající tratě a dvou nových mimoúrovňových kolejí dochází k celkovému poklesu hluku oproti stávajícímu stavu (tab. 17 str. 35). Odvolatel tvrdí, že po přidání dvou nových kolejí nemůže dojít k poklesu hluku, když stávající koleje prošly modernizací před několika lety.*

K tomu ministerstvo sděluje, že v akustické studii na daný záměr Aktualizace č. 1 – Výpočet hluku ze železniční dopravy zpracované 24. 4. 2017 pro EIA společností EKOLA

group, spol. s r.o. dne 24. 4. 2017, č. zakázky 17.0225-01 bylo posouzení počáteční akustické situace (Var 1) v tabulce č. 14 str. 32 provedeno pro intenzity dopravy dle podkladu podaného SŽ. Posuzována byla stávající vedení trati 091 a 010. Dle výpočtů dané tabulky dochází k překročení hygienického limitu hluku pro starou hlukovou zátěž v bodech V12, V13, V14 v noční době ( $L_{Aeq,8h}$  66,8 dB; 66,0 dB; 66,5 dB). V tabulce č. 16 na str. 34 dané akustické studie v žádných výpočtových bodech se nepředpokládá v r. 2025 z provozu na nově budované dvoukolejné trati při použití protihlukových opatření překročení hygienického limitu hluku, a to jak pro starou hlukovou zátěž ( $L_{Aeq,T}$  70/65 dB – den/noc), tak pro hygienický limit (60/55 dB – den/noc).

K tomu je třeba dodat, že v dané akustické studii pro EIA pak v tabulce č. 17 jsou uvedeny výsledky výpočtů z celkové akustické situace po realizaci záměru (VAR 4), **včetně navržených PHS**, kdy byl posuzován hluk ze všech železničních tratí v zájmovém území (tratě 091 a 010). Ve všech výpočtových bodech dochází k poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku A oproti počáteční akustické situaci.

V dokumentaci EIA byl rozsah dopravy pro rok 2000 získán pouze z grafikonu. Avšak po účinnosti Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, říjnu r. 2017 pracuje akustická studie s ročními RPDI. Jak je uvedeno v akustické studii, zdrojem dat pro stanovení RPDI jsou údaje jízdního řádu 2000/2001 (osobní doprava) a údaje ze statistického sledování jízd jednotlivých kategorií vlaků na síti SŽ za celé období roku 2000 (sestava TP 404), na jejichž základě lze stanovit průměrné celodenní intenzity železniční dopravy, které musí být dále rozděleny na denní a noční dobu pomocí nákresného jízdního řádu platného od 28. května 2000 a Přehledu omezení jízdy vlaků pro GVD 2000/2001 (především pro vlaky nákladní dopravy).

Z výše uvedeného nevyplývá, že by došlo k manipulaci se vstupem do výpočtu hluku.

Odvolatel, spolek Hrdlořežská zvonice pak v rámci této 2. části námítky připojil hlukové mapy, znázorňující hlukovou zátěž parku Smetanka.

Poznámka ministerstva:

Park Smetanka není chráněným venkovním prostorem podle § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb.

Odvolatel, spolek Hrdlořežská zvonice též v rámci této 2. části námítky dále připojuje ofoceně výřezy tabulek z předmětné akustické studie se soupisy uvažovaných vlakových souprav pro rok 2018 a pro výhledové období a doplňuje textem: „Akustická studie vychází z obměny vozového parku (viz citace ze str. 15 akustické studie). V roce 2017 přiznáno, že brzdy jsou problém, v roce 2018 uváděno v Akustické studii, že nekovové špalky má již 50 % některých nákladních vlaků a ve výhledu se počítá s až 80 %. Data pro trať Praha-Libeň – Praha-Malešice a na str. 19 nižší hlučnosti – několik odstavců.“

Dále píše, že „Odvolatel považuje tyto predikce za nerealistické (viz k tomu Koncepte nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030 od Ministerstva dopravy citace ze strany 36 „3.5.10 Vliv železniční nákladní dopravy na životní prostředí. V železniční nákladní dopravě se problematika vlivu na životní prostředí týká v první řadě hluku generovaného provozem nákladních vozů starší konstrukce slitinovými brzdovými špalíky, neboť tyto zdrsní povrch kol. 37 která díky tomu za jízdy generují zhruba osminásobně vyšší akustický hlukový výkon (+9 dB), než kola s hladkým povrchem. Na

evropské úrovni je problematika upravena v TSINOI a TS1 WAG. Technické řešení (nekovové brzdové špalíky) je již k dispozici, a i v CR je schváleno Drážním úřadem, avšak vyšší cena nekovových špalíků brání jejich rutinnímu využívání dopravci. Přitom ve srovnání s budováním protihlukových stěn jde o náklady cca tisíckrát nižší. Stanovení případných termínů ukončení provozu vozu nesplňujících hlukové požadavky bude rozhodnuto na základě konzultací, které nyní probíhají mezi Komisí a členskými státy EU. Předložené scénáře pracují s předpokladem, že do deseti let by měl být provoz nevyhovujících vozů postupně zcela eliminován. Jsou připravovány podpůrné motivační nástroje jak ve formě investiční podpory, tak formou snížení poplatku za dopravní cestu. Příspěvek dopravcům na úpravu vozů a mírně vyšší provozní náklady se společností mnohonásobně vyplatí, neboť touto cestou docílení snížení hlukosti vlaku je výrazně levnější, rychlejší a celoplošně působící, než investice do protihlukových stěn. Dalším významným efektem ztišení vozů je docílení souhlasu s budováním významných dopravních staveb, které jsou obtížně uskutečnitelné z důvodu hlukosti (např. Libeňský pře smyk v Praze). Důležitou podmínkou pro účinnost opatření je však dosažení vyššího standardu technického stavu svršku, bez kterého budou opatření na straně vozového parku do značné míry neúčinná. Základem je broušení povrchu kolejnic, které snižuje hladinu akustického výkonu hluku na čtvrtinu až osminu (o 6 až 9 dB). Spolu s vozy s hladkými koly (neprodřenými litinovými brzdovými špalíky) tak lze dosáhnout snížení akustického výkonu hluku v okolí tratě o 15 až 18 dB. “

Odvolatelé se domnívají, že „Akustická studie tak vychází z nedostatečně zjištěného skutkového stavu.“

K tomu ministerstvo sděluje, že nezjistilo důvod zpochybňovat navržená protihluková opatření (zejm. PHS) v předmětné akustické studii. K ověření funkčnosti protihlukových opatření budou stanoveny podmínky až v rámci stavebního řízení.

Podle Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v komunálním prostředí publikovaném ve Věstníku MZ, částka 11, ročník 2017, přílohy G, je výpočtová akustická studie písemná zpráva obsahující výpočet očekávaných hodnot zvolených určujících ukazatelů hluku a dalších skutečností rozhodujících o předpokládané hlukové zátěži exponovaných osob v chráněném prostoru. Jejím smyslem je odhad důsledků realizace projektovaného záměru v území, případně návrh protihlukových opatření vedoucích obecně ke zlepšení hlukové situace. Jejím hlavním výsledkem by mělo být upozornění na možné překročení hygienického limitu hluku a stanovení případných provozních podmínek, resp. protihlukových opatření pro jejich nepřekračování.

A dále odvolatelé společně uvádějí k bodu 12: Měření hluku akustické studie uvádí: „Pro zjištění stávající akustické situace, bylo provedeno měření hluku od železniční tratě ve čtyřech měřících bodech. (...) Na základě uvedených hodnot lze konstatovat, že naměřené a vypočtené hodnoty spolu korespondují – výpočtový model lze pokládat za relevantní. Pouze ve výpočtovém bodě 2 jsou vypočteny vyšší hodnoty oproti měření, výpočtový model je tak na straně bezpečnosti. Tento vyšší rozdíl může být způsoben vlivem vzrostlé zeleně mezi tratí a měřícím bodem.“

Domnívají se, že vzrostlá zeleň však bude bez náhrady vykácena. Umísťovaná stavba tak zásadně zvýší hluk v přilehlé zástavbě rodinných domů, když je tam dnes hluk nižší, než je modelováno.

K výše uvedeným námitkám ministerstvo sděluje, že akustická studie navrhuje PHS, jak je výše uvedeno a po realizaci záměru včetně realizaci protihlukových opatření se předpokládá, že v chráněném venkovním prostoru staveb nebude hygienický limit hluku pro danou lokalitu překročen.

Na základě provedených výpočtů a porovnání výsledných hodnot, lze predikovat, že po realizaci stavby „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ dojde v dotčené lokalitě k poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku.

Odvolatelé navíc neopírající svá tvrzení a námitky o konkrétní vlastní modelový výpočet, který by jejich tvrzení uvedená v rámci 2. části mohl potvrdit a prokázat tak, že se jedná o chybnou či zmanipulovanou akustickou studii.

K dané problematice je třeba opět dodat, že podmínky k dodržení hygienických limitů hluku v dané lokalitě budou stanoveny v rámci stavebního řízení, jako podklad pro vydání stavebního povolení.

Spolek Hrdlořežská zvonička požaduje dokladovat, jak se zvýšení kapacity nákladní a osobní dopravy kvůli plánovanému doplnění 4. koleje k stávajícímu železničnímu koridoru tratě, v rámci „RSI VRT – Vršovice – Praha – Běchovice“ promítne do protihlukových opatření. Požaduje provést srovnání s původní akustickou studií a aby bylo v předmětné akustické studii již nyní počítáno se synergií plánované „RS I VRT – Vršovice – Praha – Běchovice“.

K tomu ministerstvo sděluje, že předmětem posouzení akustické situace je „Modernizace traťového úseku Praha – Libeň – Praha-Malešice. I. stavba“, které bylo zpracováno v rámci územního řízení a která do území vstupuje jako první.

Dále Spolek Hrdlořežská zvonička uvádí, že *Česká republika má oproti EU méně přísné normy hlukové zátěže. A pokud tento projekt bude čerpat zdroje z EU, dojde s velkou pravděpodobností ke sporu a ohrozí to získání dotace, takže dle jejich názoru by měly být respektovány ty normy, které jsou přísnější a platí pro EU.*

K tomu ministerstvo sděluje, že jednotlivé státy EU mají stanoveny zejm. mezní hodnoty pro hluk, které nejsou jednotné. Je třeba dále upozornit na rozdíl mezi doporučenými mezními hodnotami, které nejsou právně vymahatelné a hygienickými limity právně vymahatelnými, jako je tomu v České republice. Při porovnávání se zahraniční praxí je třeba mít na paměti, že nelze pouze srovnávat nominální hodnoty hygienických limitů bez uvážení, zda jsou tyto hodnoty právně závazné, směrné, aktivační (*trigger*) nebo varovné apod.

Přípisem ze dne 13. 10. 2024 obdrželo ministerstvo od Ministerstva dopravy „doplnění odvolacích důvodů ve věci odvolání proti rozhodnutí o umístění stavby „Modernizace traťového úseku Praha – Libeň – Praha-Malešice. I. stavba“, kde Spolek Hrdlořežská zvonička, uvádí, že *Akustická studie v tabulce Porovnání ekvivalentních hladin akustického tlaku ve 25 m od osy kolejí uvádí: „Jelikož výpočtový software CadnaA uvažuje pouze s ideálním stavem trati, je ve výpočtu zohledněn stav železničního svršku a spodku pro rok 2000 a 2018 s ohledem na výsledky provedeného měření hluku.“*

Dále uvádí, že *akustická studie obdobně v bodě 8.1 Snížení hlučnosti u zdroje uvádí: „Předpokládá se, že k tomuto snížení dojde vlivem navrženého kolejového svršku a*



*spodku (uvažováno ve výpočtu) a vlivem obnovy vozového parku ČD“.... Dnes je známé, že nový železniční svršek, bezстыková kolej, její pružné upevnění a další technická opatření zlepší stávající stav cca o 4 - 5 dB. Výpočtový systém však již počítá s novým a kvalitním kolejovým ložem.*

*Dále píše, že změna svršku kolejí již minimálně částečně proběhla a je tam pružné bezpodkladnicové upevnění (viz bod 4.3. Parametry trati: Trať 525F...na odbočení nová trať, upevnění kolejnic pružné, bezpodkladové...)“*

K tomuto sdělení se ministerstvo vyjádřilo výše.

**Ministerstvo zdravotnictví vzhledem k výše uvedeným skutečnostem sděluje, že Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze postupovala v dané věci správně a závazné stanovisko potvrzuje, jak je výše uvedeno.**

**Mgr. Matyáš Fošum**

ředitel odboru ochrany veřejného zdraví  
a zástupce hlavního hygienika

v z.

**Mgr. Ondřej Fries**

vedoucí oddělení hygieny obecné a komunální  
a zástupce ředitele Odboru ochrany veřejného zdraví  
*podepsáno elektronicky*

**Na vědomí:**

1. Hygienická stanice hlavního města Prahy
2. Dopravní a energetický stavební úřad