



Ministerstvo dopravy

Odbor infrastruktury
nábř. Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha

Váš dopis č. j.: MD-58376/2025-910/5
Ze dne: 29. října 2025

Praha (datum uvedeno v doložce e-podpisu)

Č. j.: MZDR 28039/2025-6/OVZ



MZDRX01ZLOCP

Žádost o potvrzení nebo změnu závazného stanoviska Hygienické stanice hlavního města Prahy, č. j. HSHMP 03446/2023 ze dne 30. 1. 2023, a Krajské hygienické stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, č. j. KHSSC 03482/2023 ze dne 9. 2. 2023, ke stavbě „Optimalizace trati Černošice (včetně) - odb. Berounka (mimo)“ – stanovisko Ministerstva zdravotnictví

Ministerstvo zdravotnictví (dále i „MZD“), jako správní úřad příslušný podle § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále i „správní řád“), obdrželo žádost Ministerstva dopravy (dále i „MD“), o potvrzení nebo změnu závazného stanoviska Hygienické stanice hlavního města Prahy (dále i „HSHMP“), č. j. HSHMP 03446/2023 ze dne 30. 1. 2023 (dále i „ZS_HSHMP“), a Krajské hygienické stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále i „KHS“), č. j. KHSSC 03482/2023 ze dne 9. 2. 2023 (dále i „ZS_KHS“), ke stavbě „Optimalizace trati Černošice (včetně) - odb. Berounka (mimo)“ v k. ú. Beroun, Černošice, Radotín (dále i „Stavba“), jako podklad pro umístění Stavby.

Podle § 149 odst. 7 správního řádu ve spojení s § 80 odst. 1 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.“), MZD ZS_HSHMP a ZS_KHS vydaných k projektové dokumentaci k umístění Stavby **p o t v r z u j e**.

Odůvodnění:

HSHMP a KHS na základě žádosti stavebníka společnosti SUDOP PRAHA, a. s., Olšanská 2643/1a, Praha 3, zastupující společnost Správa železnic, s. o., Dlážďená 1003/7, Praha 1 (dále i „SŽ“) vydala ZS_HSHMP bez podmínek a ZS_KHS s těmito 3 podmínkami:

1. Následující projektová dokumentace ke stavebnímu řízení bude obsahovat aktualizovanou akustickou studii včetně podrobného popisu IPO.
2. Následná dokumentace ke stavebnímu řízení vyhodnotí další zdroje hluku jako jsou – VZT, rozhlasové zařízení, kulturní využití a TČ u drážních objektů.
3. Následující projektová dokumentace bude obsahovat doklad kvality použitého materiálu pro přeložku vodovodu v souladu s vyhláškou č. 409/2005 Sb., o hygienických požadavcích na výrobky přicházející do přímého styku s vodou a na úpravu vody, ve znění pozdějších předpisů.





Proti rozhodnutí Krajského úřadu Středočeského kraje, č. j. 87432/2025/KUSK ze dne 19. 6. 2025, podali odvolání:

1. paní Petra Šubrtová, Prvomájová 1357/12, Praha-Radonice, a paní Martina Knollová, Komenského 89, Černošice;
2. Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích;
3. Mgr. Libuše Maxová;
4. Ing. Kamila Holubová, Sadová 56, 252 28, Černošice.

Námítky odvolatelů primárně brojí proti ZS_KHS a akustické studii, kterou vypracovala společnost EKOLAgroup, spol. s r.o., Mistrovská 558/4, Praha 10, č. zak.: 22.0384-01 (dále i „Akustická studie“); ZS_HSHMP je prakticky námítkami odvolatelů nedotčeno.

MZD přezkoumalo výše uvedená ZS HSHMP a ZS KHS a učinilo ve věci následující závěry:

Jedná se o liniovou železniční stavbu na traťovém úseku Praha-Radotín (mimo) – Odbočka Berounka (mimo) leží na trati Praha-Smíchov – Beroun, která je součástí celostátní dráhy, 3. tranzitního železničního koridoru i transevropské dopravní sítě TEN-T. Trať je v celé délce dvoukolejná, v úseku Odbočka Tunel – Praha-Radotín čtyřkolejná, elektrizována stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Trať je určená pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy. Stavba je optimalizací (rekonstrukcí) dopravní infrastruktury (železniční), jejíž účel užívání je dopravní stavba. Stavba má charakter trvalé stavby. Stavební pozemek je definován místem stavby, a to je rekonstrukce stávající železniční trati v úseku Praha – Radotín (začátek stavby žkm 10,561) – Černošice – Mokropsy (konec stavby žkm 16,114) na trati Beroun – Praha. Nový návrh směrového a výškového řešení byl proveden s cílem maximálně zachovat stávající polohu kolejí s ohledem na blízkou zástavbu, stísněné prostorové poměry včetně souvisejících objektů umělých staveb. V rámci stavby je navržena realizace definitivní výhybny Kosoř (dvojice kolejových spojek v km 12,114 – 12,893). Tím se odstraní nejužší místo trati po realizaci všech staveb na rameni Praha – Beroun. Součástí stavby je i přeložka silnice II/115 v katastru obce Černošice, která je vedena převážně v zastavěném území a dále přeložka silnice II/115 na hranici katastru Černošic a Radotína, která pomocí silničního nadjezdu nahrazuje úroňový přejezd v km 11,524.

Odvolatelky **paní Petra Šubrtová a paní Martina Knollová** uvádí, že přeložka silnice II/115 v Černošicích má být nově vedena zastavěným územím, v těsné blízkosti cca 20 obytných domů. Přeložka má být umístěna do území, které je již v současné době zatíženo nadlimitním hlukem ze železnice a bude jím nadále zatíženo, a to i v případě optimalizace trati s PHO i bez realizace přeložky.

K tomu MZD sděluje: Vlivem realizace záměru v podobě optimalizace trati a realizace přeložky silnice II/115 dochází vlivem přerozdělení silniční dopravy ke zlepšení akustické situace. V lokalitě Radotín je ve všech kontrolních bodech dodržen hygienický limit. V lokalitě Lipence nedochází ke zhoršení stavu tam, kde dochází dnes k překročení hygienického limitu. V lokalitě Černošice dochází dnes v některých bodech k překročení hygienického limitu z automobilové dopravy, ale v budoucnu lze očekávat dílčí zlepšení. Z důvodu realizace přeložky II/115 dochází ke změně nivelity trati. Proto je zde uvažováno se základním hygienickým limitem 60/55 dB v ochranném pásmu dráhy a 55/50 dB mimo ochranné pásmo dráhy a z provozu na komunikaci je použit limit 55/50 dB. U bodů v ulici Komenská a Sadová jsou navržena individuální protihluková opatření, protože i při realizaci PHS by zde jinak hrozilo překračování hygienického limitu. U objektu čp. 89 však dochází ke zlepšení situace a hygienický limit nebude překročen jak z provozu na železnici, tak z provozu na přeložené komunikaci II/115.

Odvolatelka **Ing. Kamila Holubová** namítá, že intenzita nákladní železniční dopravy není v předložené dokumentaci doložena. Akustické posouzení vychází z Tab. 12, str. 32 - Údaje o železniční dopravě – výhledový rok 2040, kde je uvedena celková intenzita nákladní

dopravy 34 vlaků / 24 h. Tento počet je podhodnocený, což vyplývá z údajů samotného žadatele. Paní Ing. Kamila Holubová požaduje doložit podrobný výpočet výhledového počtu nákladních vlaků pro rok 2040, založený na seriózní prognóze vývoje nákladní dopravy pro dokončený 3. TŽK, včetně kapacitního elektrifikovaného spojení Plzeň-Schwandorf, s deklarovaným počtem 60 nákladních vlaků za 24 h, tak, aby byl přezkoumatelný. Dále rozporuje závěry Akustické studie z hlediska použitých výpočtů intenzity železniční a silniční dopravy.

K tomu MZD sděluje: Ze spisu vyplývá, že Akustická studie byla zpracována na základě intenzit železniční dopravy poskytnutých zadavatelem a investorem, které vychází z podkladů stanovených odborem strategie GŘ SŽ – odbor O26, na základě platné metodiky MD. V Akustické studii jsou příslušné intenzity železniční dopravy poskytnuté zadavatelem a investorem pro jednotlivé posuzované stavy prezentovány v tabulkách v kapitole 6.1. Počty nákladních vlaků uvažované pro řešený traťový úsek jsou stanoveny MD a jsou výstupem posouzení na multimodálním modelu spravovaném kmenově na MD který je rovněž využíván např. v silniční dopravě. Model zahrnuje širší vazby na přepravní toky v daném časovém horizontu podléhající předpokládanému stavu dopravní infrastruktury (nejen železniční) v podstatné části ČR, ale i v rozhodných relacích do zahraničí (SRN, Beneluxu, Francie atd.). Jedná se tedy o oficiální rezortní podklad, jehož výstupy jsou pro každou konkrétní stavbu poptávány odborem strategie GŘ SŽ a dále předávány v aktuální podobě zpracovateli projektové dokumentace. Námitka založená na informacích pocházejících z různých zdrojů (i charakteru reklamy) nebo vycházející z postupného upřesňování informací o navrhované Stavbě nelze argumentačně použít a zakládat na nich tvrzení, že zpracovatel Akustické studie záměrně vstupy upravil s cílem ovlivnit výsledky Akustické studie.

Dále odvolatelka požaduje zahrnout do dopravního modelu pro rok 2040 také připravovaný nadjezd komunikace II/115 v Radotíně a podjezd v Řevnicích a z nich vyplývající zkrácení čekacích dob a další zatraktivnění trasy a toto ve studii jasně deklarovat. Odvolatelka zpochybňuje doplněnou Akustickou studii v části str. 14, kde je uvedeno 150 vozidel/den a to neodpovídá rozdílu zatížení v grafické příloze str. 22, kde vychází 231 vozidel/den.

K tomu MZD sděluje: Tyto dílčí údaje nelze vytrhávat z kontextu a je na zpracovateli doplněné akustické studie (Optimalizace trati Černošice- odb. Beroun-aktualizace dopravního modelu pro účely dokumentace EIA), aby námitku správně vyhodnotil, tedy nikoliv na orgánu ochrany veřejného zdraví. Do modelu jako vstup byla použita metodika MD model individuální automobilové dopravy v celé ČR, kde se s navrhovanou stavbou již počítalo.

Odvolatelka mj. napadá i:

Výškové a směrové vedení Stavby a s tím nesprávnou aplikaci hygienických limitů.

K tomu MZD sděluje: Nastavení hygienických limitů hluku vychází z polohy a umístění navrhované Stavby. V místech, kde dochází k odklonu trasy nebo jejímu výškovému posunu, je nutné Stavbu hodnotit vůči nekorigovaným hygienickým limitům. Z popisu Stavby však tento postup vyplývá pouze u její části. KHS vycházela při hodnocení Stavby ve vztahu k hygienickým limitům z popisu Stavby a posouzení v Akustické studii založené na mapových podkladech a projektové dokumentaci Stavby.

Bezdůvodný rozdíl v přístupu zpracovatele k obdobným lokalitám chybné předpoklady budoucího objemu železniční dopravy v Černošicích.

K tomu MZD sděluje: KHS vycházela z předložených podkladů zadavatele, které jsou zpracované v Akustické studii. Zadavatel se zavazuje tyto počty dodržovat v budoucím provozu, protože model byl na těchto počtech založen. Tyto se samozřejmě stávají závaznými pro budoucí provoz, pokud nedojde k dalšímu přehodnocení v rámci stavebního řízení. Dle názoru MZD není důvod se domnívat, že se jedná o chybu, protože vycházejí z

celorepublikových podkladů. V rámci stavebního řízení dojde k aktualizaci Akustické studie, a toto je zakotveno i v podmínce KHS (viz shora)

Brzdové systémy – zvýšení hluku souvisejícího s brzdovými systémy na nákladních vlacích při jejich navýšeném počtu na navrhované trati. Tyto informace a i mnohé další musí vzít v potaz výpočtový model na základě zadání vstupních údajů. Není v možnostech.

K tomu MZD sděluje: Z úřední praxe MZD není známo, že by výpočtové modely byly natolik precizované, že by byly schopny pracovat/počítat s konkrétními brzdovými systémy. K ověření reálné situace KHS stavila podmínku (viz shora). Obecně dochází v průběhu času ke zlepšování brzdových systémů a náhrady systémů hlučných za méně hlučné a celkové modernizaci vozového parku (Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/774 ze dne 16. května 2019, kterým se mění nařízení (EU) č. 1304/2014, pokud jde o uplatňování technické specifikace pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ na stávající nákladní vozy).

Nesprávné technické posouzení protihlukových opatření – použití kolejových absorbérů ve výpočtovém modelu.

K tomu MZD sděluje: Toto protihlukové opatření je na stavbě navrženo k eliminaci hluku a jeho pozitivní vliv do výpočtového modelu zadává zpracovatel akustické studie, je tedy na jeho erudici a odborné znalosti této problematiky při zpracování studie.

Chybný zdroj výškopisu.

K tomu MZD sděluje: Zpracovatel uvádí jako jeden ze zdrojů Státní mapové dílo, 2022 (ČÚZK). MZD nevidí jediný důvod tento veřejný/státní zdroj výškopisu rozporovat.

Nesprávná aplikace metodického pokynu SŽ – použití metody SCHAL 03 a absence posouzení dílčích aspektů záměru.

K tomu MZD sděluje: Neexistuje žádný národní předpis, který by ukládal použití jedné metodiky výpočtu. Metodika SCHAL 03 je relevantní a naprosto běžně se používá k výpočtům např. v SRN nebo Beneluxu.

Dále námitky uvádějí možnost přesunu nákladní dopravy do nočních hodin z důvodu vysoké vytíženosti a závěrem navrhuje opatření, která doporučují stavebnímu úřadu zpracovat do povolení umístění Stavby.

K tomu MZD sděluje: Předmětem návrhového řízení je posouzení předmětné Stavby, nikoliv však teoretickou organizaci železniční dopravy.

Navržením IPO se stavebník snaží přenést odpovědnost za řešení nadměrného hluku na majitele dotčených objektů, a to bez jejich předběžného souhlasu. IPO vyžaduje instalaci nucené ventilace, která zatěžuje vlastníky dotčených objektů.

K tomu MZD sděluje: V rámci stavby bude realizováno vícero opatření pro snížení hluku z provozu železniční dopravy. Kolejnicové absorbéry, protihlukové stěny, pohltivé obklady povrchu zdí a galerie. Nejedná se o novostavbu traťového tělesa, která by do území vstupovala nově, ale o optimalizaci stávající(historické) trati s použitím novým materiálů. V místě stávajícího oplocení rodinných domů v ul. Sadová směrem k železniční trati bude provedena protihluková stěna z pohltivých akustických panelů (SO 04-45-08). Výška protihlukové stěny byla navýšena z původních 2,0 m na 3,0 m. Přeložka silnice II/115 bude v úseku, který je naproti nemovitostem paní Ing. Kamily Holubové, veden v silniční galerii, která rovněž sníží hlukovou zátěž z dopravy. Po projednání s dotčenými orgány byla tato galerie zároveň doplněna o obložení vnitřního líce pravé stěny galerie (stěna bez otvorů) akusticky pohltivým obkladem v celé délce galerie, a v km 13,840 (trati) resp. km 0,430

(silnice) do km 13,930 (trati) resp. km 0,518 (silnice), budou osazeny pohltivé výplně otvorů mezi sloupky galerie. I přes tato opatření nebude v některých rodinných domech ulici Sadová možnost dodržet hygienické limity a z tohoto důvodu jsou dále navržena individuální protihluková opatření. V technické zprávě zpracované k individuální protihlukovým opatřením se uvádí, že jejich skutečná potřeba a rozsah, v jakém budou realizována, bude vyhodnocena po dokončení stavebních prací a zahájení zkušebního provozu. Bude provedeno kontrolní měření hladiny hluku a pokud budou naměřené hodnoty převyšovat přípustné hladiny hluku, bude u každého dotčeného objektu přistoupeno k realizaci individuálních protihlukových opatření. Pro posouzení stavby z hlediska umístění jsou navrženy úpravy dostačující. I zde je zajištěn větší rozsah protihlukových opatření, než jaký navrhovala EIA.

V neposlední řadě odvolatelka nesouhlasí s provedením IPO z důvodu instalace nucené ventilace, snížení kvality života a namítá, že s provedením těchto opatření nedala souhlas. Dále uvádí, že nové zdroje hluku nemají být umísťovány do území, které je již zatíženo nadlimitním hlukem. Je citováno z ustanovení § 11 a § 12 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, v platném znění, a rozsudku nejvyššího soudu NSS 1 As 135/2011-246, 9 As 28/2012-129. Přeložka silnice II/115 by v důsledku zrychlení průjezdu automobilů vedla k nárůstu intenzit automobilové dopravy a z toho plynoucího zatížení emisemi a hlukem v celé délce její trasy. Koncepce budování průtahu centrem obytné části města je v rozporu s moderními zásadami urbanismu i dopravního plánování, nevhodným zásahem do urbanismu a krajinného rázu. Je vysloven nesouhlas s umístěním přeložky silnice II/115.

K tomu MZD sděluje: Napadené ZS_KHS uložilo podmínku v rámci stavebního řízení prověřit akustickou studii aktuální vstupní údaje a projednat návrh IPO. To, zda bude možné získat souhlasy vlastníků jednotlivých dotčených objektů, je na investorovi, aby v průběhu dalšího posouzení stavby souhlasy zajistil. Návrh řešení jako takový je přípustný, protože i podle platné právní úpravy, pokud nejde dostupnými prostředky splnit hygienický limit hluku, zůstává jedinou možností přejít na ochranu chráněného vnitřního prostoru stavby. Je však nutné konstatovat, že nesplnění hygienického limitu v úseku komunikace Sadová je způsobeno především tím, že Stavba v této části je v nové podobě, a je na ni tudíž uplatněn přísnější limit než v současné chvíli, kdy se jedná o stávající stavbu (s přiznaným vyšším hygienickým limitem), a tak i vyšší hodnoty hluku dnes jejím provozem dosahované jsou po právní stránce vyhovující.

Akustická studie posuzuje hlukovou zátěž z provozu Stavby. Na jejím základě bylo vydáno souhlasné ZS_KHS, které vyhodnotilo umístění Stavby z hlediska dopadů na ochranu veřejného zdraví jako přípustné. Součástí tohoto ZS_KHS je podmínka, kterou stavební úřad zahrnul i do svého rozhodnutí (pod č. 19), podle které má projektová dokumentace zpracovaná ke stavebnímu řízení obsahovat aktualizovanou akustickou studii, včetně podrobného popisu individuálních protihlukových opatření. Stavební úřad uvádí, že v rámci Stavby bude realizováno vícero opatření pro snížení hluku z provozu železniční dopravy. Celkově lze konstatovat, že Stavba bude mít díky mnoha opatřením pozitivní vliv a (relativní) překročení hygienického limitu je způsobeno především tam, kde Stavba je v nové podobě a je tedy uplatněn přísnější limit, než je možno v současné chvíli. Stavba ve své velké části zlepšuje dnes nevyhovující akustickou situaci. Rozsah a potřebnost provedení IPO budou upřesněna při projednání Stavby ve stavebním řízení a poté ještě v rámci zkušebního provozu.

Námítky **Mgr. Lucie Maxové** jsou obsahově shodné s odvoláním Mgr. Kamily Holubové.

Spolek na ochranu kvality života v okolí železnice v Černošicích uvádí, že důvodem odvolání je nedostatečné a nepřezkoumatelné vypořádání zásadních námitek. Nevyžádání si stavebním úřadem vysvětlení sporných podkladů od společnosti EKOLA group, a SUDOP PRAHA.



Nesprávná a neodůvodněná aplikace korekce +5 dB pro přiznání tzv. staré hlukové zátěže. V místech, kde dochází k odklonu trasy nebo jejímu výškovému posunu je nutné postupovat podle základních hygienických limitů. Požadavek předložení přesného výkresu změny výškového a prostorového vedení trati v úseku 15,200 až 16,114, včetně doplnění příčných i podélných řezů.

K tomu MZD sděluje: KHS vycházela z podkladů Akustické studie a jejich zpracovatelé jsou vázáni povinností předkládat pravdivé a nezkreslené vstupy a z nich vyvozovat pravdivé závěry. Je na zpracovateli Akustické studie a projektové kanceláři, aby obhájili výpočtový model a jeho pravdivost ve vztahu k použitému hygienickému limitu. Stavba pouze v místě křížení s komunikací II/115 je vedena v jiné poloze a nebylo zde možné přisoudit korekci staré hlukové zátěže.

Neopodstatněný rozdílný přístup k obyvatelům jednotlivých lokalit. Spolek ve svých námitkách doložil, že v lokalitě železniční zastávky Černošice-Mokropsy dochází ke srovnatelnému hlukovému zatížení jako v lokalitě zastávky Černošice, přesto je zde rozdílně uznána korekce staré hlukové zátěže a v jednom případě není navrženo PHO a v druhém ano. Důvodem je postoj Města Černošice vůči PHS. Společnost EKOLA Group uvádí, že kvůli přeložce silnice II/115 dochází v Černošicích ke změně nivelety trati. Hygienické limity hluku jsou stanoveny na 60/55 dB (den/noc) v ochranném pásmu dráhy a 55/50 dB mimo něj. Za přeložkou je trať vedena ve stávající stopě, ale v oblasti železniční zastávky Černošice-Mokropsy dochází k významné změně nivelety a směrového vedení, což vyžaduje uplatnění základních hygienických limitů hluku. V oblasti zastávky Černošice-Mokropsy byla uznána korekce +5 dB, což znamená méně přísná opatření než v jiných částech trati.

V kontrolních bodech CER_2096 a CER_444 by bez této korekce nebyly splněny hygienické limity. Spolek žádá, aby byla PHO v oblasti zastávky Černošice-Mokropsy přehodnocena a aby zde byly důsledně uplatňovány předepsané hlukové limity, stejně jako v sousedních úsecích trati CER_1045 a CR_429.

K tomu MZD sděluje: Z předložené Akustické studie vyplývá, že ve všech výpočtových bodech uvedených v odvolání bylo použito stejného referenčního limitu (65 dB ve dne a 60 dB v noci), pro stav na stávající trati bez použití staré hlukové zátěže, která by umožnila použití limitu 70 dB v denní době a 65 dB v noční době. Ve všech citovaných výpočtových bodech je tento hygienický limit splněn.

Spolek upozorňuje na nezohlednění reálného vývoje nákladní dopravy – akustická studie vychází z dopravního modelu zpracovaného v roce 2021. Nereflektuje nová fakta a vývoj dopravy v dotčeném úseku. Krajský úřad však správnost těchto údajů neověřil. V květnu 2024 dle oficiální dokumentace SŽ má úsek Praha-Radonice-Dobřichovice obsluhovat celkem 312 spojů denně a z toho 63 v noční době, z toho 60 spojů denně bude nákladních. K tomu MZD sděluje: V tomto bodě byla právě napadeným ZS_KHS požadována akustická studie v rámci navazujícího stavebního řízení, která bude aktualizována na základě nových podkladů a poznatků. ZS_KHS bylo vydáno na základě známých dokumentů v roce 2023.

Dále spolek poukazuje na podhodnocení účinnosti PHO. Krajský úřad přejímá bez jakéhokoliv ověření (tvrzení) společnosti EKOLA Group, že instalace kolejnicových absorbérů povede ke snížení hluku až o 5 dB. Tento předpoklad neodpovídá běžné praxi. Podle údajů z konference Hluk 2011 se účinnost pohybuje okolo 2 dB. Krajský úřad porušil zásadu materiální pravdy a neověřil podklady. Dále potom poukazuje na:

Neověřený a nepřezkoumaný zdroj výškového modelu, nesprávná metodika výpočtu hluku v rozporu s doporučeními SŽ.

Neověřený a nepřezkoumaný zdroj výškového modelu, nesprávná metodika výpočtu hluku v rozporu s doporučeními SŽ.



Přesun hlučné dopravy do nočních hodin a nepřipustné lokální zhoršení akustické situace, nevyužití dostupných a přiměřených PHO.

K tomu MZD sděluje:

Pro účely stavebního řízení KHS požaduje akustickou studii, která bude aktualizována na základě nových podkladů. Technické parametry se liší a vývoj v této oblasti postupuje velice dynamicky směrem k materiálům a řešením s vyšší efektivitou, je tedy na zpracovateli akustické studie, aby vyšel z ověřených podkladů, tyto v rámci jednotlivých řízení aktualizoval, a tyto budou měřením po realizaci stavby ověřeny.

Vstupní podklady a řešení musí vyplynout od zpracovatele akustické studie. V ČR neplatí povinnost použití konkrétních (aprobovaných) výpočtových modelů. Tyto podklady a návrh řešení musí vyplynout od zpracovatele akustické studie, že veškeré tyto informace byly do modelu výpočtu zaneseny.

Veškeré výpočty jsou realizovány v rozdělení na denní a noční dobu a takto i posuzovány k hygienickým limitům. KHS ani MZD nedisponuje informacemi, které by toto tvrzení, že dojde k posunu hlučné dopravy do noční doby, potvrzovaly.

Návrh dalších opatření a technických řešení bude posuzován v rámci nové akustické studie v další fázi stavebního řízení. Zde bude akustická situace již posuzována bez používání korekce na SHZ, kterýžto institut byl v mezidobí z hlukové legislativy odstraněn.

MZD na základě všech shora popsanych skutečností konstatuje, že HSHMP a KHS postupovala v dané věci správně a podle § 149 odst. 7 správního řádu napadené ZS_HSHMP a ZS_KHS potvrzuje, tak jak je výše uvedeno.

Matyáš Fošum

ředitel odboru ochrany veřejného zdraví
a zástupce hlavní hygieničky ČR

Na vědomí:

1. KHS Středočeského kraje
2. Hygienická stanice hl. m. Prahy