



Ministerstvo dopravy
Odbor infrastruktury
nábř. L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Váš dopis zn.: MD-992/2024-910/7
Ze dne: 25. 6. 2024

Praha 3. září 2024

Č. j.: MZDR 1801/2024-6/OVZ



MZDRX01TA644

Žádost o doplnění vypořádání odvolání proti závaznému stanovisku Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze č.j. HSHMP 73490/2020 ze dne 29. 1. 2021 ke stavebnímu záměru „Rekonstrukce trati Praha hl. nádraží (mimo) - Vyšehrad (včetně)“ v katastrálním území Nové Město, Nusle, Smíchov, Vinohrady, Vršovice a Vyšehrad

Ministerstvo zdravotnictví (dále i „MZ“) obdrželo žádost od Ministerstva dopravy (dále i „MD“) o doplnění vypořádání námitek v odvolání ze dne 25. 6. 2024, č. j. MZDR 1801/2024-4/OVZ, proti závaznému stanovisku Hygienické stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze (dále i „HSHMP“), č. j. HSHMP 73490/2020 ze dne 29. 1. 2021, ke stavebnímu záměru „Rekonstrukce trati Praha hl. nádraží (mimo) - Vyšehrad (včetně)“ v katastrálním území Nové Město, Nusle, Smíchov, Vinohrady, Vršovice a Vyšehrad.

MD ve své žádosti píše, že odvolatelé namítají, že stará hluková zátěž je použitelná na údržbu a rekonstrukci železničních drah, ale podstatou záměru není jen výměna nebo obnova železničního svršku a spodku, ale směrové změny včetně nové stopy v části území a MZ v potvrzujícím závazném stanovisku pouze konstatuje: „(...) z výsledků zřejmé, že korekce pro starou hlukovou zátěž byla správně použita (...). V daném případě se nejedná o umístění zcela nové železniční trati, ale jde o rekonstrukci stávající železniční trati.“

MD dále sděluje, že toto vypořádání považuje za neúplné, tudíž nepřezkoumatelné. Píše, že stavební zákon nezná pojem „rekonstrukce“ a pro Magistrát hlavního města Prahy a MD je podstatné, že se záměr umísťuje (tj. vyžaduje rozhodnutí o umístění stavby); definice pojmu „údržba a rekonstrukce železničních drah“ je pojem použitý nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění





účinném do dne 30. 6. 2023 (čl. II písm. a) nařízení vlády č. 433/2022 Sb.). Požaduje tak jednoznačné vyjádření podle § 149 odst. 7 správního řádu. MD žádá jasně vyložit tuto definici a jednoznačně se vyjádřit, proč stavební záměr spadá pod definici „údržba a rekonstrukce železničních drah“.

K námitce, že v projektové dokumentaci (souhrnná zpráva) se uvádí, že „*nová trasa je navržena ve stávající stopě s posuny max. 1,6 m s výjimkou odvodu Vyšehrad, kde jsou koleje vedeny v nové stopě v prostoru bývalého výstupu u podchodu a skladu.*“, MZ uvádí, že ohledně polohy kolejí v prostoru bývalého nádraží Praha-Vyšehrad, resp. bývalé výpravní budovy ve stávajícím stavu, se nacházejí 3 koleje s tím, že 2 koleje vedou mezi bývalou výpravní budovou a již sneseným přístřeškem výstupu z podchodu a jedna kolej vlevo, která je krajní. V rámci stavebních úprav žel. trati dochází ke směrové úpravě a zvětšení poloměru oblouků 2 kolejí mezi bývalou výpravní budovou a již sneseným přístřeškem výstupu z podchodu, a to na stávajícím drážním tělese. Krajní kolej zůstává ve stávajícím místě.

Podle § 2 písm. r) nařízení vlády, platném do dne 30. 6. 2023, se údržbou a rekonstrukcí železničních drah rozumí činnosti související s výměnou nebo obnovou železničního svršku, spodku a souvisejících zařízení, podbýjení a broušení kolejí, případně přidání koleje, předelektrizační úpravy, elektrizace dráhy a **jiné související úpravy**, při kterých nedochází ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb.

MZ je toho názoru, že v daném případě se jedná o jinou související úpravu. Nejedná se o přidání nové koleje, nejde tedy o rozšíření železniční dráhy, jde pouze o posunutí kolejí ke koleji krajní, a to na stávajícím drážním tělese, přičemž krajní kolej zůstává beze změny. Proto lze na takový záměr pohlížet obdobně jako na rekonstrukci.

Dále MD požaduje doplnit vypořádání části odvolacích námitek, které se opírají o výsledky akustické studie vypracované pro zjišťovací řízení:

„V Akustické studii (zpracované pro zjišťovací řízení) se uvádí, že např. v měřicím místě Křesomyslova 13/543 byla v listopadu 2007 naměřena hladina hluku 78,6 dB. Tento měřicí bod je přitom velmi blízko výpočtovému bodu 7 Křesomyslova 570 a výpočtovému bodu 8 Křesomyslova 577 v hlukové studii, kde činily v roce 2000 nejvyšší hladiny hluku 73,1 dB, resp. 73 dB. Je evidentní, že od roku 2000 do listopadu 2007 došlo k této lokalitě k nárůstu hluku o 5,5 dB, což je podstatně více než limit 2 dB pro aplikaci staré hlukové zátěže (dále i „SHZ“). Proto je uplatnění korekce pro SHZ nepřípustné.“

MD upozorňuje, že šlo o akustickou studii pro zjišťovací řízení a žádá o vypořádání odvolacích námitek, které se opírají o výsledky akustické studie předložené k tomuto řízení.

K dané problematice MZ uvádí, že v akustické studii k optimalizaci traťového úseku Praha hl. nádr. – Praha Smíchov, Oznámení dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., kterou zpracovala společnost SUDOP Praha a.s., v květnu 2009 (Ing. František Kohlíček), jsou



vedeny i výsledky měření hluku v chráněném venkovním prostoru bytového domu Křesomyslova 13, kde byla v listopadu 2007 naměřena $L_{Aeq,T} = 78,6$ dB v době od 7:30 hod. do 18:30 hod. V tabulce je pak proveden výpočet na „ideální stav trati“. Dále se uvádí, že stávající trať má nevyhovující parametry, a proto se provoz na této trati na mnoha místech projevil vyšším hlukovým zatížením, než odpovídá výpočtu pro ideální stav trati, který je v dané tabulce též uveden ($L_{Aeq,T} = 72,3$ dB). Dále se zde uvádí, že špatný stav trati může vypočtené hodnoty navýšit běžně o cca 4–5 dB, ale u poškozených výhybek může být odchylka výpočtu od měření ještě výrazně vyšší. Z výpočtu tedy vyplývá, že již uvedením trati do normového stavu (bezstyková přebroušená kolej, nové štěrkové lože, pružné upevnění kolejnice) přinese výrazné zlepšení stávajícího stavu. Z dané studie není zcela zřejmé, proč došlo k tak výraznému navýšení hodnot hluku zjištěného měření v předmětné lokalitě oproti výpočtu v daném místě, zda se jednalo o poškozené výhybky či jiná poškození...

Hluková studie a hodnocení vlivu stavby na životní prostředí – vliv vibrací, část B.3.1 vypracovaná v říjnu 2020 Ing. Petrem Čichovským, společnost SUDOP PRAHA a.s., předložená k územnímu řízení, je již oproti původně zpracované hlukové studii **aktualizovaná a pro posouzení HSHMP zcela zásadní**, kdy orgán ochrany veřejného zdraví (HSHMP) vždy posuzuje aktuální (nejnovější) hlukovou studii předloženou k záměru. V této studii pak bylo možné použít korekci pro starou hlukovou zátěž, neboť při porovnání hodnot hluku zjištěných ke dni 1. 1. 2001 ($L_{Aeq16h} = 72,6$ dB a v říjnu 2020 ($L_{Aeq16h} = 69,1$ dB) nedošlo k navýšení hluku v předmětné oblasti o více jak 2 dB, čímž byla splněna podmínka uvedená v § 12 odst. 6 nařízení vlády účinném do 30. 6. 2023.

Závěrem MD uvádí, že sdělení MZ, že je třeba hodnotit působení a vliv každé kategorie zdrojů hluku samostatně, je dle názoru MD v rozporu s rozsudkem NSS č.j. 7 As 135/2021-105 ze dne 22.02.2022 (publikovaný pod č. 4325/2022 Sb. NSS). Podotýká, že nehodnotí odbornou stránku věci, ale uvádí, že dle právního názoru NSS je hygienický limit hluku hodnotou hladiny hluku v relevantním prostředí, nikoliv přímo na zdroji. MD tak požaduje doplnit důvody „závažného stanoviska“ o promítnutí tohoto názoru NSS tak, aby bylo jasné, proč záměr vyhovuje požadavkům na ochranu veřejného zdraví.

K tomu MZ uvádí, že hygienické limity hluku jsou upraveny v nařízení vlády pro chráněné venkovní prostory, chráněné venkovní prostory staveb a chráněné vnitřní prostory a mohou být různé i pro stejnou kategorii zdroje hluku, např. hluk z dopravy podle druhu dopravy (železniční, doprava na komunikaci...) a podle citlivosti chráněného prostoru na hluk (Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, [Věstník MZ, 10/2023](#)). Nejsou tedy upraveny na místě zdroje hluku (emise), ale pro výše uvedené chráněné prostory (imise).

Jednotlivé zdroje hluku, jako je v tomto případě doprava (provoz na železniční dráze) a např. stacionární zdroje hluku a letecký provoz, se posuzují samostatně, protože v současné době nejsou k dispozici informace, které by umožnily vyhodnotit synergické působení hluku z hlediska působení na zdraví i s ohledem na to, že účinky jednotlivých



zdrojů na zdraví jsou různé. Z tohoto důvodu se posuzování jednotlivých zdrojů hluku samostatně považuje za optimální. Vzhledem k tomu, že v současné době jsou nedostatečné odborné podklady k hodnocení zdravotních rizik synergie, neřeší danou problematiku ani Světová zdravotnická organizace ([Environmental Noise Guidelines](#), 2018).

S pozdravem

Matyáš Fošum

ředitel odboru ochrany veřejného zdraví
a zástupce hlavního hygienika

v z.

Ondřej Fries

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

