

Obecné požadavky Správy železnic na ochranu staveb před hlukem ze železniční dopravy a na zpracování hlukového posouzení

Náležitosti předložené dokumentace - informace pro stavebníky

Pro vydání souhrnného stanoviska Správy železnic **ke stavbám trvalého bydlení, předškolní a školní výchovy a vzdělávání, zdravotních a sociálních služeb**, jakož i ke stavbám funkčně obdobným situovaným v ochranném pásmu dráhy především tratí celostátních a tratí zařazených do systému TEN-T^{1,2} musí být již k dokumentaci pro územní řízení, územní souhlas apod. předloženo **hlukové posouzení** budoucího objektu pro intenzity stávající i výhledové železniční dopravy **zpracované na základě měření hluku** v dané lokalitě. Součástí předložené dokumentace musí být rovněž **řez** kolmo na osu koleje se zakreslením stavby, a drážního tělesa vč. mezilehlého terénu a **výkres dispozičního řešení** s jednoznačným určením světových stran nebo vyznačením vedení dráhy.

V případě zjištění vyšších hladin hluku než povolují hygienické limity stanovené nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, musí být **v předložené dokumentaci zpracován návrh protihlukových opatření** v takovém rozsahu, aby po výstavbě objektu k překračování hygienických limitů hluku nedocházelo.

Bude-li v rámci projektu navrženo přímé větrání obytných místností a jiných chráněných vnitřních prostor stavby jinak než přirozeně okny, tj. prostřednictvím lokální nebo centrální vzduchotechniky, předložení hlukového posouzení nevyžadujeme.

Před objednáním měření hluku doporučujeme seznámit se s výsledky strategického hlukového mapování (SHM), které jsou zveřejněny na webovém portálu Ministerstva zdravotnictví ČR (<https://geoportál.mzcr.cz/SHM>). Bylo-li na dané trati SHM provedeno a ukazují-li hodnoty hluku v daném místě s uvážením nejistoty výpočtu 5 dB na nadlimitní hlukovou zátěž ($L_n > 50$ dB, $L_{dvn} > 55$ dB), doporučujeme přistoupit k provedení protihlukového opatření prostřednictvím systému nuceného větrání.

Náležitosti hlukového posouzení - informace pro zpracovatele

Hlukové posouzení musí být zpracované na základě měření hluku provedeného odborně způsobilou osobou dle § 83c zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, zahrnující v odůvodněných případech i měření vibrací (typicky při umístování stavby nad železničním tunelem a v bezprostřední blízkosti nákladního koridoru²).

Postup měření musí být podřízen snaze stanovit v hodnoceném chráněném venkovním prostoru stavby celoročně průměrný účinek (imisi) hluku výhradně z železniční dopravy. Z tohoto důvodu je preferována metoda stanovení celkové ekvivalentní hladiny akustického tlaku $L_{Aeq,T}$ [dB] dopočtem z charakteristických (energeticky průměrných) hladin expozice zvuku L_{AE} [dB] odpovídajících jednotlivým kategoriím vlaků (nebo provozních režimů vlaků) pro roční průměrný denní počet těchto vlaků vyskytujících se na hodnoceném úseku tratě ve sledované časové periodě podle vztahu (1).

¹ Podle charakteru území nebo tratě může být požadováno předložení hlukového posouzení, resp. měření hluku i v jiných lokalitách.

² Viz mapy na www.spravazeleznic.cz v sekci O nás -> Železniční mapy ČR nebo na <http://provoz.szdc.cz/PORTAL/ViewArticle.aspx?oid=594598>).

$$L_{Aeq,T} = 10 \cdot \log \left\{ \frac{1}{T} \sum_{i=1}^N \left[n_i \cdot 10^{\left(\frac{L_{AE,i}}{10} \right)} \right] \right\} \quad (1)$$

kde

T je celkový čas sledované časové periody (denní a noční doba) [s],
 n_i počet průjezdů každého typu vlaku za sledovanou časovou periodou,
 N počet typů sledovaných vlaků,
 L_{AEi} charakteristická expozice zvuku L_{AE} [dB] každého typu vlaku.

V souladu s požadavky normy ČSN ISO 1996-2 by mělo měření zahrnovat hluk průjezdu nejméně 20-ti vlaků (míněno za trať jako celek, tedy celkem za oba jízdní směry). Každá kategorie vlaku (nebo každý provozní režim vlaku), která potenciálně významně přispívá k celkové $L_{Aeq,T}$ musí být zastoupena měřením nejméně pěti průjezdy. V odůvodněných případech (např. malá průjezdnost daného typu vlaku) může být provedeno náměrů méně.

Doporučené kategorie vlaků: rychlík (R), osobní vlak (O), nákladní vlak (N), ostatní (lokomotivní vlak, služební apod.) s rozlišením závislé a nezávislé trakce, konstrukčního řešení (vozová souprava, motorová či elektrická jednotka) apod.

Mikrofon se přednostně umísťuje do takové výšky nad okolním terénem, která odpovídá výšce 1,5 m nad úrovní podlahy nejexponovanějšího podlaží stavby (zpravidla podlaží nejvyšší). Mikrofon se umísťuje do osy hlukem ze železniční dopravy nejvíce zasaženého okna, za kterým je chráněná místnost sledované stavby.

Podklady nezbytné pro vyhodnocení měření a zpracování hlukového posouzení

Jako podklad ke zpracování hlukového posouzení slouží údaje o stávající a výhledové intenzitě železniční dopravy v dotčeném úseku dráhy. Tyto informace získáte na základě žádosti zaslané **prostřednictvím e-mailu** na Odbor smluvních vztahů Generálního ředitelství Správy železnic (kontakt: JUDr. Hana Honzáková, e-mail: honzakova@spravazeleznic.cz). Údaje jsou poskytovány bezúplatně. V žádosti o poskytnutí intenzit dopravy uveďte:

- informace o zájmovém území (situace širších vztahů, katastrální území, trať – mezistaniční úsek),
- výslovný požadavek na poskytnutí počtu vlaků v denní a noční době s rozdělením dle kategorií vlaků a druhu hnacího vozidla – **vše pro stávající i výhledovou intenzitu železniční dopravy,**
- identifikační údaje žadatele.