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

Náležitosti předložené dokumentace - informace pro stavebníky

Pro vydání souhrnného stanoviska Správy železnic, státní organizace ke stavbám trvalého bydlení, předškolní a školní výchovy a vzdělávání, zdravotních a sociálních služeb, jakož i stavbám funkčně obdobným, musí být předloženo hlukové posouzení budoucího objektu, využití pozemku apod. v dané lokalitě (již k dokumentaci pro územní řízení) **zpracované na základě měření hluku**.

Posouzení hluku podléhají stavby a prostory dle § 30, odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, umisťované do ochranného pásma tratí celostátních, tratí zařazených do systému TEN-T a tratí regionálních s pravidelným provozem nákladní dopravy, a dále stavby a prostory s přímou viditelností na trať. Kategorizace tratí viz mapa *„Kategorie drah, provozovatelé drah“* umístěná na webu Správy železnic, státní organizace v sekci O nás -> Železniční mapy ČR nebo [*http://provoz.spravazeleznic.cz/PORTAL/ViewArticle.aspx?oid=594598*](http://provoz.szdc.cz/PORTAL/ViewArticle.aspx?oid=594598).

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 zapracován návrh protihlukových opatření** v takovém rozsahu, aby po realizaci stavby k překračování hygienických limitů hluku nedocházelo.

Bude-li v rámci stavby zajištěno přímé větrání obytných místností a jiných chráněných vnitřních prostor nuceně, prostřednictvím lokální nebo centrální vzduchotechniky, předložení hlukového posouzení nevyžadujeme – toto opatření je zpravidla považováno za dostatečnou ochranu objektu před hlukem. Obdobně lze postupovat, budou-li vnitřní chráněné prostory stavby větrány přirozeně z jednoznačně podlimitně exponované fasády (situované např. do vnitrobloku domu nebo na stranu odvrácenou od zdroje hluku).

Při rozhodování, zda je nutné objekt vybavit prvky protihlukové ochrany, doporučujeme seznámit se před provedením měření hluku s výsledky strategického hlukového mapování (SHM), které jsou zveřejněny na webovém portálu Ministerstva zdravotnictví ČR ([*https://geoportal.mzcr.cz/SHM*](https://geoportal.mzcr.cz/SHM)). Bylo-li v daném úseku trati SHM provedeno (jedná se o vytížené tratě) a ukazují-li výsledky v daném místě na nadlimitní hlukovou zátěž (s přičtením nejistoty 5 dB), zvažte provedení výše uvedených opatření před investicí do měření.

*Poznámka: Správa železnic, státní organizace si vyhrazuje právo požadovat předložení hlukového posouzení i pro jiné než zde vymezené případy.*

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.

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) |

kde

*T* je celkový čas sledované časové periody (denní a noční doba) [s],

*ni* počet průjezdů každého typu vlaku za sledovanou časovou periodu,

*N* počet typů sledovaných vlaků,

*L*AE,i 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 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 *LAeq,T*musí být zastoupena měřením nejméně 5 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 apod.

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

Podklady nezbytné pro hlukové 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, státní organizace (kontakt: JUDr. Hana Honzáková, e‑mail: [honzakova@spravazeleznic.cz](mailto:honzakova@spravazeleznic.cz)). Údaje jsou poskytovány bezúplatně. V žádosti o poskytnutí intenzit dopravy uveďte:

* informace o zájmovém území (situace širších vztahů, katastrální území, trať),
* 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.