

KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE
STŘEDOČESKÉHO KRAJE SE SÍDLEM V PRAZE

Váš dopis zn.:
Ze dne:08.04.2020

Sp. zn.:S – KHSSC 15463/2021
Č. j.:KHSSC 15463/2021

Vyřizuje: RNDr. Miroslava Hrušková
Tel.: 312292026
E-mail: miroslava.hruskova@khsstc.cz

Osobně

METROPROJEKT Praha a.s.
Argentinská č.p. 1621/36
170 00 PRAHA 7

Datum:06.05.2021

Kladno – Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně) – aktualizovaná dokumentace pro stavební povolení – závazné stanovisko Krajské hygienické stanice Středočeského kraje k projektu stavby

Na základě žádosti: spol. METROPROJEKT Praha a.s., Argentinská č.p. 1621/36, 170 00 Praha 7, IČ: 45271895, podané dne 08.04.2020 v zastoupení stavebníka: spol. Správy železnic, státní organizace, Dlážděná č.p. 1003/7, 110 00 Praha 1, na základě písemné plné moci, posoudila Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) jako dotčený správní úřad věcně příslušný podle § 77 odst. 1 a § 82 odst. 2 písm. i) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), a místně příslušný dle § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), a § 82 odst. 1 a přílohy č. 2 zákona, návrh projektu stavby Kladno – Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně) – aktualizovaná dokumentace pro stavební povolení, v rozsahu právní úpravy provedené § 30 zákona, a v souladu s ustanovením § 4 odst. 2 písm. a) zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a § 149 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, vydává toto

z á v a z n é s t a n o v i s k o :

Po zhodnocení souladu předloženého návrhu s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví s předloženou žádostí k projektu stavby Kladno – Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně) – aktualizovaná dokumentace pro stavební povolení

s e s o u h l a s í .

V souladu s § 77 odst. 1 zákona se souhlas váže na splnění těchto podmínek:

1. Nejpozději při závěrečné kontrolní prohlídce stavby stavebník doloží, že kvalita dodávané pitné vody z koncové části vodovodního řádu, splňuje hygienické požadavky na pitnou vodu stanovené § 4 odst. 1, písm. a) zákona v souladu s § 4 odst. 7 písm. a) vyhlášky 252/2004 Sb., kterou se stanoví hygienické požadavky na pitnou a teplou vodu a četnost a rozsah její kontroly, v platném znění - v rozsahu kráceného rozboru.

2. Nejpozději při závěrečné kontrolní prohlídce stavby stavebník doloží, že při realizaci stavby byly pro přímý styk s pitnou a teplou vodou použity pouze výrobky, které byly před uvedením na trh ověřeny, že při účelu jejich užití nedojde k nežádoucímu ovlivnění pitné vody, jak stanoví § 5 odst. 11 zákona.
3. Po dokončení stavby bude oprávněným subjektem (podle § 32a zákona) přímým měřením akustického tlaku A z provozu zdrojů hluku stacionárních i liniových **(ve výpočtových bodech akustické studie, rovněž bude v době provozu provedeno měření hluku z recyklační základny)** prokázáno splnění hyg. limitů v chráněném venkovní prostoru stavby v souladu s požadavky § 30 zákona a §12 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení“). Výsledky měření budou zaslány na KHS k posouzení před kolaudací objektu.

Odůvodnění:

Předložená projektová dokumentace doručena KHS dne 08.04.2021, kterou zpracovala spol. METROPROJEKT Praha a.s., Argentinská č.p. 1621/36, 170 00 Praha 7, IČ: 45271895, ze dne 02/2021.

Jedná se o železniční trať v úseku Kladno- Kladno- Ostrovec (včetně obou stanic). Terén v prostoru stavby má nadmořskou výšku přibližně v rozmezí cca 390 až 410 m.n.m.

Těžištěm stavby je staveniště, umístěné na J okraji města Kladno, v části Kročehlavy, kde se nachází rozlehlá železniční stanice Kladno. Na stanici navazuje Z směrem traťový úsek na Kamenné Žehrovice a zejména SZ směrem traťový úsek do současné stanice Kladno – Ostrovec. Zde po výjezdu ze stanice Kladno vede trať v úrovni terénu lesním průsekem. Na okraji lesa, přibližně v místě současného přejezdu ul. Petra Bezruče (III/2385) je navržen náhradou za přejezd nový železniční most, pod nímž komunikace nově prochází v zářezu. Modernizovaná trať dále pokračuje v úrovni terénu k přejezdu ul. Františka Kloze a poté zářezem k zastávce Kladno město, která je situována pod silniční most na ul. Československé armády/Vítězná (II/238), spojující významný sídelní celek Rozdělov s centrem Kladna. V posledním úseku ke stanici Kladno – Ostrovec modernizovaná trasa prochází po současném drážním pozemku po úbočí svahu, kde se trať táhlým obloukem stáčí na V do ŽST Kladno – Ostrovec. Délka úseků

- Celková délka trasy od ŽST Kladno do ŽST Kladno Ostrovec (2 traťové úseky) ...
1.632+3.330= 4.962 m
- Celková délka úseku – směr Kamenné Žehrovice 433 m

Celkem všech úseků 5.395 m

Součástí stavby jsou také demolice některých staveb, jako je např.: stavědlo č. 3 km 28,50, úschovna při výpravní budově a přilehlá jímka, km 28,04, sklady, trafostanice 4135, administrativní budova administrativní budova v km 28,475 na parc. č. 3813/80 k.ú Kročehlavy, atd. Jelikož se v některých demolovaných objektech nachází azbest v podobě trubek na splaškové vody a eventuálně také střešní krytina **Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze pro úplnost upozorňuje, že dle § 41 zákona 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, je zaměstnavatel (stavební podnikatel), který bude zajišťovat práce spojené s expozicí azbestu povinen ohlásit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví takové práce, při nichž jsou nebo mohou být zaměstnanci exponováni azbestu. Hlášení je zaměstnavatel povinen učinit nejmeně 30 dnů před zahájením práce a dále vždy, když dojde ke změně pracovních podmínek, které pravděpodobně budou mít za následek zvýšení expozice azbestového prachu nebo prachu z materiálů, které azbest obsahují.**

Náležitosti hlášení prací s azbestem upravuje v § 5 vyhláška 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli.

V rámci stavby byly přeloženy inženýrské sítě – splašková kanalizace a vodovod.

Součástí podání byla aktualizovaná Akustická studie ze dne 02.2021, zpracovaná spol. Ecological Consulting a.s., Legionářská č.p. 1085/8, 779 00 Olomouc, která hodnotí vliv hluku z Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno – Ostrovec (včetně) na přilehlou obytnou zástavbu.

Modernizace trati zahrnuje hlavně elektrifikaci a zdvoukolejnění traťového úseku a s tím související úpravy dalších zařízení. Celková délka úseku je cca 6,3 km a prochází územím Středočeského kraje (katastrální území Kročehlavy, Rozdělov a Kladno).

Traťová rychlost po rekonstrukci bude zvýšena až na 100 km/h (ve stanici Kladno pouze 80 km/h). U nákladních vozů bude maximální rychlost 80 km/h. V obloucích o malých poloměrech je rychlost nižší (80 km/h a 60 km/h). Rychlost osobní dopravy v blízkosti stanic je rovněž nižší z důvodu rozjezdu a brždění vlakových souprav.

Součástí je i posouzení nově vybudovaných parkovišť pro osobní automobily u ŽST. Kladno. Jedná se o dvě parkoviště P+R s kapacitou 44 a 225 parkovacích míst. V rámci modernizace dojde i k rekonstrukci parkovišť u zastávek Kladno-město a Kladno-Ostrovec, ovšem v těchto místech nejsou přidána nová parkovací místa, jsou pouze rekonstruována.

Proces výstavby je posouzen částečně v obecné rovině, neboť v době procesu výstavby nebyly k dispozici potřebné detaily ohledně prací a obecně procesu organizace výstavby (POV).

Na posuzovaném úseku trati je po prověření přiznána korekce na starou hlukovou zátěž. Po domluvě s investorem (Správou železnic s. o.) jsou i přes tuto skutečnost navrhována protihluková opatření, která respektují opatření navržená v předchozím stupni projektové dokumentace.

Ve třetím vydání bylo přidáno posouzení technologií trakční napájecí stanice umístěné v blízkosti žst. Kladno.

Ve čtvrtém vydání byla mírně snížena protihluková stěna (z 2,5 m na 2 m) v km 3,813-3.861 z důvodu špatných rozhledových poměrů na návestidla a na žádost investora byla zvýšena stěna v km 3,980-4,028 (z 2,5 m na 3,4 m) nad temenem kolejnice. Dále bylo mírně upraveno umístění PHS ve spolupráci s projektanty tak, aby bylo možné splnit veškeré bezpečnostní a technické požadavky norem na založení a skladbu protihlukových stěn. V poslední řadě bylo upraveno složení konstrukcí přístřešků a jejich vlastností v zastávce Kladno- město vzhledem k celkovému architektonickému řešení.

Uchycení kolejí v roce 2000 a ve stávajícím stavu je tuhé podkladnicové. Ve výhledu je uvažováno s pružným bezpodkladnicovým uchycením. U osobní dopravy v roce 2000 a ve stávajícím stavu je uvažováno se 100% zastoupením špalíkových brzd u osobních a 70% zastoupením u nákladních vlaků. Používané vlakové soupravy v osobní dopravě v současném stavu jsou motorové jednotky 814 a 854. Ve výhledovém stavu je uvažováno se stejně hlučnými jednotkami, i přesto že dojde k elektrifikaci trati. Dosud není jasné stanoveno, k jaké (a jestli vůbec) změně vlakových jednotek případně dojde. Parametry nákladních vlaků byly stanoveny na základě provedeného měření a místního šetření. Jejich skladba odpovídá spíše krátkým manipulačním vlakům o složení 1+6.

V procesu výstavby se předpokládá přednostní využívání kolejové stavební techniky a proto půjde o liniové zdroje.

Recyklační základna

V rámci stavby je uvažováno s recyklací materiálu ze šterkového lože, který bude dále využit pro potřeby stavby. Recyklační základna bude umístěna na pozemcích p. č. 3293/14, 3293/1, 3293/19, 3293/20 v k. ú. Kročehlavy. Uvažovaný akustický výkon recyklační základny je 118 dB. Chod

recyklační stanice je ve výpočtech uvažován nepřetržitě mezi 7 a 21 hodinou. V těchto místech bude navážena zemina a šterk a pomocí vibračního třídiče tříděna na jednotlivé frakce. V rámci této plánované lokality je uvažováno s umístěním stroje, co nejdále od obytné zástavby – co nejvíc na jihu oblasti. Stavba má připravenou i druhou variantu umístění recyklační základny, ta se ale nachází cca 100 metrů od hustě osídlené části města, a tak není dále posuzována, neboť z hlediska hluku nepřipadá v úvahu. Odhadované příznivé umístění recyklační základny je zvoleno co nejdál od obytné zástavby. Recyklační stanice je asi nejvýraznějším zdrojem hluku u probíhajících staveb. Vzhledem ke své podstatě se její hluk šíří do velké vzdálenosti a je blízko bydlícími lidmi považován ze velmi rušivý. Dle výsledků výpočtového modelu se limitní izofona nachází ve vzdálenosti cca 130 metrů. Modelované umístění stanice je cca 300 m vzdálené od nejbližšího obytného objektu. V rámci zařízení staveniště je zde ponechán prostor pro případné jiné umístění recyklační základny, ne však blíže než 135 metrů k nejbližším obytným objektům. I přesto se doporučuje umístit základnu co možná nejdále od obytné zástavby a pro minimalizaci rušivého vlivu ji obestavět například přenosnými protihlukovými stěnami nebo vytvořit val z navozeného či recyklovaného materiálu. Při akustickém výkonu 118 dB a nepřetržitém provozu během 7 – 21 hodiny se očekává, že v nejexponovanějších chráněných venkovních prostorech ostatních staveb nebude hygienický limit překročen. Přítomnost tónové složky ve výpočtových bodech je předpokládána, je však vhodné ji prokázat během kolaudačního měření při zkušebním provozu.

Trakční napájecí stanice

V rámci stavby bude vybudována rovněž nová trakční napájecí stanice s novými technologiemi. Umístění areálu TNS je plánováno jižně od žst. Kladno. Hlučnost jednotlivých zařízení při 100, 50 a 30 % zatížení sestavy je převzata z technických listů výrobce. Dle energetických výpočtů bude výkon dodávaný stanici po dokončení stavby poměrně proměnlivý. Nicméně bylo stanoveno průměrné zatížení během jedné hodiny, a to 46 %. Tuto hodinu lze dle podkladů brát jako opakující se po celých 24 hodin, tudíž se dá říct, že průměrné zatížení celé soustavy během dne bude také 46 %. Pro zjednodušení byla tato hodnota zaokrouhlena na rovných 50 %. V dlouhodobějším horizontu lze očekávat zvýšenou potřebu dodávky energie, proto je posuzováno i 100% zatížení stanice.

Byl posouzen provoz trakční napájecí stanice v žst. Kladno, přesné umístění Dle energetických výpočtů bude vytížení technologií stanice po dokončení stavby cca 50 %. Není ovšem vyloučen postupný nárůst zatížení až na maximální hodnotu. Na základě těchto podkladů byla navržena protihluková opatření, která byla dimenzována na tento maximální výkon. Protihluková opatření byla ve spolupráci s projektanty zakomponována do stavebních objektů (oplocení), které by se muselo realizovat i kdyby nemělo dodatečnou protihlukovou funkci. Oplocení s protihlukovou funkcí je navrženo na západní, severní a východní straně areálu TNS. Výška oplocení je 5 m nad terénem s pohltivou úpravou z vnitřní strany minimálně kategorie A3 dle ČSN EN 1793-1 a kategorie vzduchové neprůzvučnosti minimálně B3 dle ČSN EN 1793-2. Jižní část skládající se ze dvou kratších úseků je navrženo o výšce 3 m nad terénem a parametrech kategorie A0 dle ČSN EN 1793-1 a kategorie vzduchové neprůzvučnosti opět minimálně B3 dle ČSN EN 1793-2. V místech, kde oplocení v zákresu chybí jsou plánována neplná pojezdová vrata plačkového typu. Tónová složka z provozu technologií TNS je očekávána, je však vhodné ji potvrdit při kolaudačním měření. Ačkoli realizací PHO dochází k mírnému zvýšení hlukové zátěže u V3 vlivem směrovosti šíření hluku, u nejexponovanějších výpočtových bodů je hygienický limit, pro nejhlučnějších 8 hodin dne a nejhlučnější noční hodinu, nepřekročen.

Výpočtové body pro hluk ze železniční dopravy

Výpočtové body jsou umístěny ve vzdálenosti 2 m před fasádou s oknem do obytné místnosti. Umístění výpočtových bodů zohledňuje umístění lůžkových částí v areálu Oblastní nemocnice

Kladno. Jejich umístění bylo převzato ze seznamu lůžkových oddělení na webových stránkách zařízení.

Seznam výpočtových bodů

Výpočtový bod	umístění adresa účel užívání dle KN	parcelní číslo	katastrální území
V1, V1S -	Milady Horákové 370 rodinný dům	3825	Kročehlavy
V2, V2S -	Milady Horákové 419 rodinný dům	3805	Kročehlavy
V3 OPD	Milady Horákové 413 rodinný dům	3904	Kročehlavy
V4 OPD	Jateční 1195 rodinný dům	1059	Kladno
V5 -	Sportovců 534 rodinný dům	449	Rozdělov
V6 OPD	Fr. Kloze 1178 stavba obč. vybavení	1129	Kladno
V7 OPD	Strouhalova 2620 rodinný dům	1142	Kladno
V8 OPD	Erbenova 1917 rodinný dům	1728	Kladno
V9 OPD	Nemocnice pavilon D stavba obč. vybavení 646/12		Kladno
V10 OPD	Nemocnice pavilon D stavba obč. vybavení 646/12		Kladno
V11 -	Nemocnice pavilon CAM stavba obč. vybavení 646/20		Kladno
V12 OPD	Čs. armády 1181 bytový dům	651/1	Kladno
V13 OPD	Klikorkova 2226 rodinný dům	3187	Kladno
V14 OPD	Rog. Houdka 2123 rodinný dům	2807	Kladno
V15 OPD	Klikorkova 3466 rodinný dům	2790/2	Kladno
V16 OPD	Jiřího Voskovce 123 rodinný dům	6353/4	Kladno
V17 -	Jiřího Voskovce 3065 bytový dům	6352/7	Kladno
V18 OPD	Závišova 3202 rodinný dům	4005	Kladno
V19 OPD	Havířská 3099 rodinný dům	3545	Kladno
V20 OPD	Ludvíka Kuby 776 rodinný dům	4526	Kladno

Výpočtový bod V9 reprezentuje chráněný venkovní prostor – terasa lůžkového zdravotnického zařízení a proto je zde přiznán hygienický limit 55 dB v denní i noční době. Výpočtové body V10 a V11 reprezentují chráněný venkovní prostor stavby lůžkového zdravotnického zařízení. Největší kladný rozdíl mezi jednotlivými stavy je u výpočtových bodů V8 a V12 a to vlivem posunu zastávky Kladno-město přímo před toto místo. Nicméně i přesto bude rozdíl po realizaci PHO menší než 2 dB čímž bude zachována podmínka pro přiznání korekce na SHZ.

Jednou z posouzených variant bylo zahloubením trati v km 2,2 - 2,6 podél ulice Strouhalova. U této varianty bylo zjištěno, že účinnost dalšího zahloubení trati je minimální (do 1 dB), vzhledem k morfologii stávajícího terénu proto s touto variantou nebude dále uvažováno. Propad rychlosti v km cca 2,290 – 2,530 na max. 50 km/h byl prověřen a na základě výsledků odstraněn. Osobní doprava zde i tak bude jezdit rychlostmi 50-70 km/h neboť se v blízkosti nachází žst. Kladno-město. Na základě výsledků lze říct, že provozem na posuzované železniční trati ve výhledovém stavu nebude překračován hygienický limit, neboť je možné přiznat korekci na starou hlukovou zátěž. U výpočtového bodu V4 a jeho sousedního objektu je navrhována realizace individuálních protihlukových opatření stejně jako v předchozím stupni. Individuálními protihlukovými opatřeními (IPO) se rozumí zabezpečení dostatečné vzduchové neprůzvučnosti pláště budov (výměna oken), pokud je to nutné. Vzhledem k vypočtené hlukové zátěži v chráněném venkovním prostoru těchto staveb jsou dostatečná standardní plastová okna (kategorie TZI č. 2), která bezpečně zajistí nepřekročení limitů uvnitř objektu. Je tedy nutné zajistit větrání příslušných místností jiným způsobem než otevřením okna do nadlimitně zasažené fasády. Jednou z možností je například použití akustických štěrbin. Nutnost realizace IPO je vhodné potvrdit v rámci zkušebního provozu měřením hluku.

Seznam objektů, u kterých je navrhována realizace IPO:

- Petra Bezruče 1520, Kladno; parcelní číslo 1041/2, jihozápadní a severozápadní fasáda

- Jateční 1195, Kladno; parcelní číslo 1059, jihozápadní fasáda

Dále byla navržena tato protihluková opatření:

Pro snížení hlukové zátěže u bodů V6, V7 a jejich okolí je navrhováno použití kolejnicových absorbérů u obou pojízdných kolejí v km 2,175 – 2,515, celkem 340 metrů. Absorbéry jsou v tomto místě navrženy, jelikož trať v těchto místech vede poměrně hlubokým zářezem. Přestože je trať vedena v zářezu, tak efektivnost případných protihlukových stěn je, dle výpočtového programu, velmi nízká a stěny by musely být neúměrně vysoké. Podmínkou ze strany investora pro umístění kolejnicových absorbérů je provedení měření ve zkušebním provozu. Měření musí potvrdit nutnost a zároveň vhodnost použití absorbérů. V případě, že se ukáže předpoklad hlukové studie jako nadhodnocený (překročení limitu v těchto místech je cca 0,8 dB) nebude k jejich realizaci přistoupeno.

Výpočtové body V9, V10 a V12 leží v blízkosti železniční stanice Kladno-město. V této stanici vlaky kategorie Sp často stojí déle, než vyžaduje bezpečný nástup a výstup cestujících. Ve výhledovém stavu je vzhledem k nárůstu intenzit dopravy předpokládána pouze polovina stojících vozidel oproti stávajícímu stavu. Navíc je zastávka mírně posunuta oproti stávajícím stavu směrem blíže k areálu nemocnice. Ve výhledovém stavu zde bude kompletně nově vybudována stanice částečně krytá přístřeškem na nástupišti na straně vpravo ve směru staničení. Přístřešek včetně jeho zadní stěny bude zhotoven z akusticky pohltivých materiálů a bude sloužit jako protihlukové opatření. Umístění zastřešení nástupiště (se zadní stěnou) je **vpravo ve směru staničení** v km 2,644 – 2,676 spojené se zastřešením schodiště (bez zadní stěny) v km 2,676 – 2,694. Na přístřešek bude jako protihlukové opatření směrem k areálu nemocnic navazovat strmý svah z armované zeminy pomocí geomříží. Toto konstrukční opatření se bude chovat jako mírně odrazivá protihluková stěna což je v tomto případě v pořádku, neboť na druhé straně železnice je dostatečná rezerva vůči limitu. Na protější straně bude analogicky podobné zastřešení (bez zadní stěny) **vlevo ve směru staničení** v km 2,644 – 2,670 opět spojené se zastřešením (bez zadní stěny) schodiště a eskalátorů v km 2,670 – 2,699.

Posledními problémovými body jsou body V18 a V20. Ty leží v blízkosti železniční stanice Kladno-Ostrovec. Také v této stanici dochází ke stání spěšných vlaků, které zvyšuje hlukovou zátěž v okolí. I u této stanice je uvažováno s polovičním poklesem čekajících spojů vzhledem ke značenému nárůstu intenzit dopravy. Pro snížení hlukové zátěže v okolí těchto bodů byla navržena protihluková stěna, respektive několik na sebe navazujících stěn a zastřešení v žst. Kladno-Ostrovec. Jejich výška je od 2,5 do 3,5 metrů nad temenem kolejnice. Stěna označená PHS1 je navržena 2,5 metru vysoká v rozsahu km 3,442 – 3,592 **vlevo ve směru staničení**. V km 3,592 – 3,662 **vlevo ve směru staničení** je umístěna stanice Kladno-Ostrovec. V tomto rozsahu bude PHS nahrazena zastřešením se zadní průhlednou stěnou o výšce 3,2 metru nad nástupištěm a šířky střechy 3 metry. Pouze v km 3,592 – 3,595 a 3,642 – 3,662 vlevo ve směru staničení bude zadní stěna odstraněna a otvory budou sloužit pro přístup cestujících do stanice. V tomto stejném rozsahu (km 3,592 – 3,662 **vpravo ve směru staničení**) bude také umístěno zastřešení se zadní průhlednou stěnou o výšce 3,2 metru nad nástupištěm a šířky střechy 3 metry. I zde se budou nacházet pouze zastřešené otvory pro přístup cestujících do stanice, jejich umístění však zatím není pevně stanoveno. V km 3,662 – 3,697 **vlevo ve směru staničení** bude pokračovat PHS2 o výšce 3,5 metru. V km 3,697 – 4,028 **vlevo ve směru staničení** je navržena PHS3 o výšce 2,5 metru. V km 3,813–3,863 je stěna snížena na 2,0 m z důvodu rozhledových poměrů na návěstidla. V km 3,980–4,028 **vlevo ve směru staničení** je navržena protihluková stěna bude zvýšena na 3,4 m. PHS č. 1, 2 a 3 jsou navrženy tak, že je střídán materiál, ze kterého budou vyrobeny, aby bylo vyhověno zastupitelstvu města Kladna a byl zachován výhled z vlaku do okolí. PHS budou tvořeny stěnou s pohltivou úpravou spadající do kategorie zvukové pohltivosti minimálně A3 dle ČSN EN 1793-1 a kategorie vzduchové neprůzvučnosti minimálně B3 dle ČSN EN 1793-2 a akusticky odrazivou stěnou s kategorií A0 dle ČSN EN 1793-1 a B3 dle ČSN EN 1793-2. Je nutné zmínit, že akustiky odrazivé (průhledné) stěny sice nebrání výhledu do okolí, ale jejich průhlednost je značně závislá na jejich údržbě. Bez

pravidelné údržby dochází pomalému snižování průhlednosti, takže jejich přínos v tomto ohledu je diskutabilní. Také je potřeba stěny opatřit zabezpečením (například šrafováním), aby se zabránilo úhynu ptactva.

Silniční doprava a parkoviště.

V rámci modernizace trati bude vybudováno nové P+R parkoviště u železniční stanice Kladno. Hluk pouze z parkovišť bezpečně splní hygienický limit, který je stejný jako u komunikace, na kterou je parkoviště napojeno. U přivedené dopravy vlivem realizace parkoviště je stav takový, že je předpokládáno, že v současném stavu zde už více než půlka vozidel stojí podél komunikace či na menších parkovištích. Po zohlednění této skutečnosti byly vypočítány hodnoty ve výhledovém stavu bez realizace záměru a po jeho realizaci. Rozdíl mezi oběma stavy je v rozmezí 0,0 – 0,1 dB. Dle Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí (Věstník MZ ČR částka 11, 2017) nelze považovat za hodnotitelnou změnu rozdíl hodnot získaný stejnou výpočtovou metodikou v rozsahu 0,1 – 0,9 dB. Proto se dá říct, že vliv realizace P+R parkoviště se ve výhledovém stavu vůbec neprojeví.

Vibrace a antivibrační opatření

Pro ověření šíření vibrací v okolí trati bylo provedeno akreditované měření vibrací přenášených na člověka – vibrace v budovách ze železniční dopravy. Měřením nebylo zjištěno překročení hyg. limitů, proto antivibrační opatření nebyla navrhována.

Lze tedy konstatovat, že akustická studie dostatečně vyhodnocuje všechny vlivy stavby Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno – Ostrovec (včetně) na veřejné zdraví a proto s jejím zněním se souhlasí s tím, že v rámci zkušebního provozu bude její platnost ve výpočtových bodech ověřena měřením hluku. Rovněž bude v době provozu provedeno měření hluku z recyklační základny – podm. č. 3, vyplývající z § 30 zákona a § 12 nařízení.

Podmínka č. 1 vyplývá z § 4 odst. 1, písm. a) zákona v souladu s § 4 odst. 7 písm. a) vyhlášky 252/2004 Sb., kterou se stanoví hygienické požadavky na pitnou a teplou vodu a četnost a rozsah její kontroly, v platném znění, č. 2 z § 5 odst. 11 zákona.

PD zpracovala: spol. METROPROJEKT Praha a.s., Argentinská č.p. 1621/36, 170 00 Praha 7, IČ: 45271895, ze dne 02/2020.

Miroslava Hrušková, RNDr.
vedoucí odd. hygieny obecné a komunální
pro okres Kladno



Rozdělovník: 1. adresát
2. HOK

