Problematika hluku z odstavených vlakových souprav



XII. česko-slovenská konference Doprava, zdraví a životní prostředí, Hotel Galant Lednice

22. – 23. 9. 2026

Ing. Dana Potužníková, Ph.D.; Ing. David Kresl

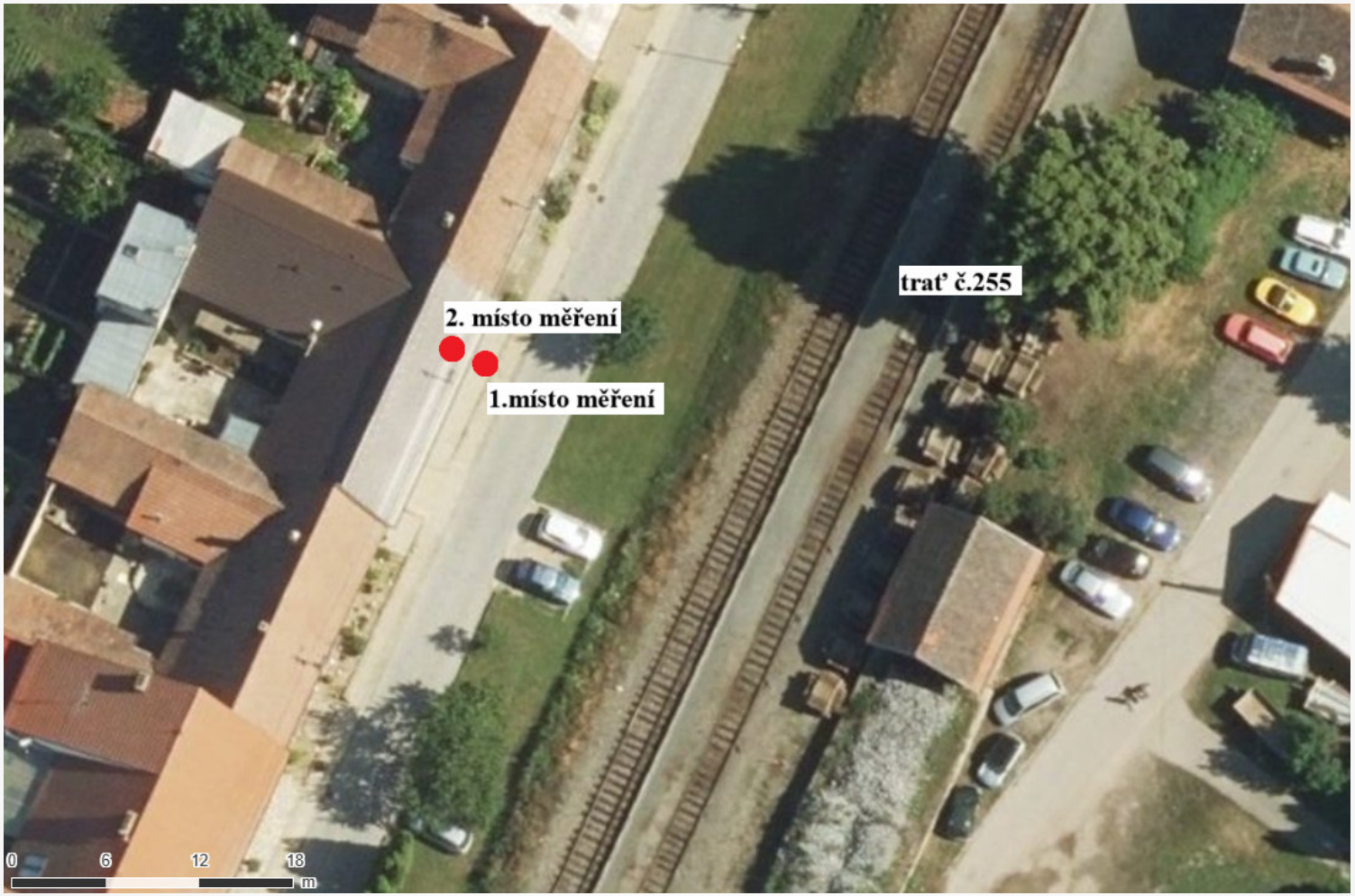
Prvopočátek – podnět a měření hluku

- **Podněty –** jsou častější než dříve,
- více podnětů na stojící soupravy než na hluk z provozu na dráze,
- dlouhodobý problémem je chod dieselového agregátu souprav během stání/přípravy na odjezd/vypnutí,
- v současnosti jsou mnohem častější stížností na agregáty umístěné na soupravách, které slouží k vytápění/chlazení soupravy. Jedná se opět o přípravu na odjezd/vypnutí soupravy.
- dopravci mají povinnost zajistit komfort během cestování.

Prvopočátek – podnět a měření hluku

- **Měřený zdroj –** železniční dráha (železniční trať 255, trať není elektrifikovaná, pražce dřevěné, koleje se stykovým spojem - roztažnou spojkou). Předmětem měření jsou nejen průjezdy vlakových souprav, ale i **hluk spalovacího motoru při stání vlakové soupravy** (vlakové motorové jednotky Stadler GTW),
- doba chodu spalovacího motoru nutná pro udržení provozního stavu soupravy je stanovena nejvýše na 25 minut po příjezdu vlaku do železniční stanice, dále pak na nejvýše 25 minut před plánovaným odjezdem vlaku ze železniční stanice,
- chod spalovacího motoru během přípravné doby před prvním výchozím odjezdem soupravy (jednotlivého kalendářního dne) ze železniční stanice je stanoven nejvýše na 45 minut,
- **pokud jsou výše uvedené doby překročeny, není už tento hluk považován za hluk z dopravy na dráze, ale je k němu přistupováno jako ke stacionárnímu zdroji hluku.**

Měření hluku – MM1 ChVePS, MM2 ChVnPS



Měření hluku – MM1 ChVePS, MM2 ChVnPS

- Denní doba – stání vlakové motorové jednotky Stadler GTW

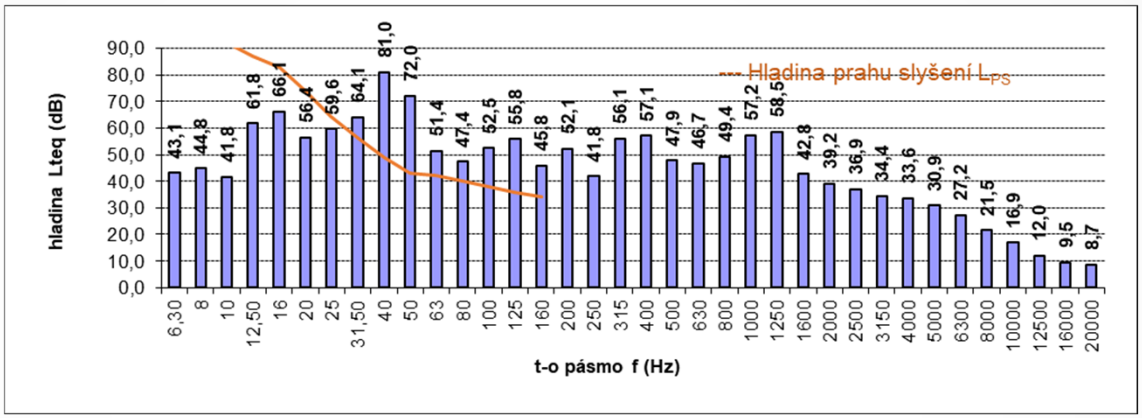
MM	Povaha hluku	Základní hodnota $L_{Aeq,T}$ (dB)	Korekce			Hygienický limit $L_{Aeq,8h}$ (dB)	Výsledná Hodnota $L_{Aeq,8h}$ (dB)	Výsledná hodnocená hodnota $L_{Aeq,8h}$ (dB)	Překročení hygienického limitu
			K_1 (dB)	K_2 (dB)	K_3 (dB)				
1	U-T	50	0	0	-5	45	43,7 ± 2,0	**41,7**	ne
2	U-T	40	0	0	-5	35	11,6 ± 2,0	**9,6**	ne

- Noční doba – stání vlakové motorové jednotky Stadler GTW

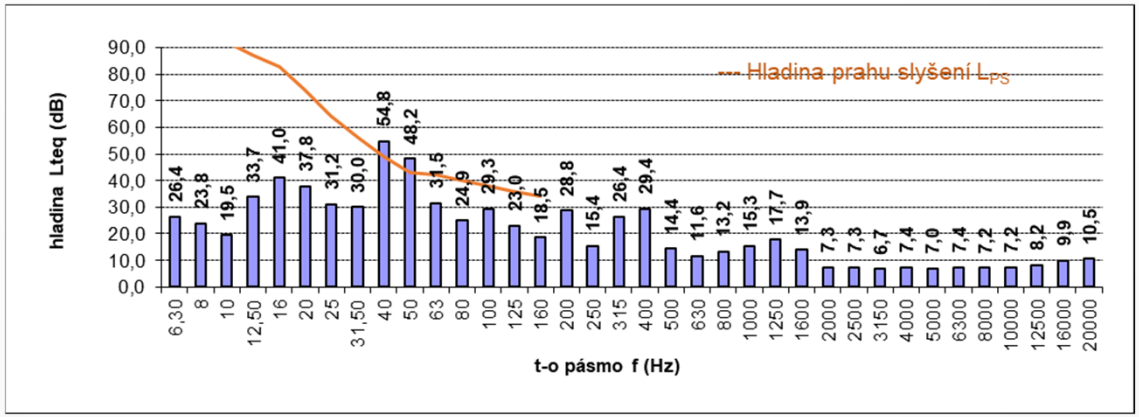
MM	Povaha hluku	Základní hodnota $L_{Aeq,T}$ (dB)	Korekce			Hygienický limit $L_{Aeq,1h}$ (dB)	Výsledná Hodnota $L_{Aeq,1h}$ (dB)	Výsledná hodnocená hodnota $L_{Aeq,1h}$ (dB)	Překročení hygienického limitu
			K_1 (dB)	K_2 (dB)	K_3 (dB)				
1	U-T	50	0	-10	-5	35	52,2 ± 2,0	**50,2**	ano
2	U-T	40	0	-10	-5	25	19,9 ± 2,0	**17,9**	ne

Měření hluku – Noční doba – stání vlakové soupravy

ChVePS



ChVnPS



Přístup ke stojící soupravě dle MZd

- **Zákon OOVZ –** § 30 odst. 1: mj. **provozovatel, popřípadě vlastník dráhy,** je povinen technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené nařízením vlády č. 272/2011 Sb. pro chráněné prostory.
- Metodický návod – kapitola 3.2, bod 38 Hluk z provozu na železničních, tramvajových, trolejbusových a speciálních drahách: hluk vznikající při jízdě drážních vozidel po železniční, tramvajové, trolejbusové nebo speciální trati, včetně zastavení jednotky z důvodů nezávislých na vůli řidiče, vyvolaných zejména návěstní technikou, bezpečností provozu na dráze nebo zastavení jednotky ve stanicích nebo zastávkách za účelem vystoupení a nastoupení cestujících nebo při obratu jednotky v koncové stanici apod.
- Bod 39 Stacionární zdroje hluku POZNÁMKA 2: Za stacionární zdroj hluku se považují odstavená drážní vozidla s běžícími motory a agregáty na části kolejiště pro tyto účely standardně používané (s výjimkou odstavení po dobu nezbytně nutnou po ukončení nebo pro zahájení jízdy), stejně jako autobusová nádraží a vozovny MHD (s výjimkou tzv. objízdné koleje sloužící k obratu vozidla),
- POZNÁMKA 3: K určení, zda drážní vozidla odstavená s běžícími motory a agregáty na části kolejiště pro tyto účely standardně nepoužívané, jsou stacionárními zdroji hluku, je nutné zjistit minimální potřebnou dobu na přípravu drážního vozidla k bezprostřední jízdě (např. u dopravce). V případě překročení této doby se jedná o stacionární zdroj.

Přístup ke stojící soupravě dle MZd

- Přístup MZd potvrzuje i definice v normě ISO 3095:
- **Provozní činnost** (včetně dočasného zastavení v důsledku návěsti či zastavení ve stanicích a zastávkách z důvodu nástupu a výstupu cestujících nebo obratu)
- **Přípravná doba** (příprava na odstav nebo k bezprostřední jízdě)
- **Odstav**

Potvrzení přístupu MZd

- rozsudek NSS ze dne 15.3.2007 č.j. 1 As 7/2006-56
- **Zákon o ochraně veřejného zdraví tedy ve výše uvedených ustanoveních zakotvuje základní podmínky ochrany zdraví osob v komunálním prostředí před nepříznivými účinky hluku a vibrací, a to zakotvením povinnosti** provozovatelům letišť, **vlastníkům a správcům** pozemních komunikací, **železnic** a dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk.
- Jen tyto osoby mohou organizačními a technickými opatřeními řešit hygienické závady, spočívající v nadlimitní úrovni hluku, ohrožující zdraví. Zejména u letišť, železnic a pozemních komunikací je zcela nereálná představa, že za omezení hluku by odpovídali vlastníci jednotlivých automobilů, letadel či železničních vozů.

Potvrzení přístupu MZd

Z výše uvedeného je zřejmé, že za prokázané překročení limitu hluku odpovídá Správa železnic jako provozovatel dráhy, nikoliv dopravce.

Potvrzení přístupu MZd

- Rozsudek NSS ze dne 3. 1. 2013, č.j. 6 Ads 135/2012
- *Dovolává-li se SŽ dále toho, že nemůže rozhodovat o organizaci dopravy na předmětné komunikaci, Nejvyšší správní soud konstatuje, že ustanovení § 30 ZOOVZ hovoří o povinnosti provést technická, organizační a další opatření, nikoli o tom, že by tam vyjmenované osoby včetně správce pozemní komunikace musely o něčem rozhodovat ve smyslu určité formy činnosti orgánu veřejné správy, např. vydat správní rozhodnutí. Citované ustanovení pouze obecně stanoví povinnost provést taková jednání odpovídající skutkovým okolnostem dané situace, aby bylo zabráněno v překračování hygienických limitů hluku a vibrací v tam popsaných případech*.
- SŽ poukazuje na ustanovení § 21 odst. 1 zákona č. 250/2016 Sb., podle kterého právnická osoba za přestupek neodpovídá, jestliže prokáže, že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránila. SŽ tvrdí, že: *"učinila maximum, aby chránila prostředí a aby dopravci postupovali s respektem k právní úpravě a tuto dodržovali, když uvedený požadavek vložila do prohlášení o dráze, jakkoli jen v obecné podobě, leč zjevně uvedla. Víc nebyla s to učinit.*

Potvrzení přístupu MZd

- zákon č. 250/2016 Sb., přestupkový zákon
- MZD s tímto nesouhlasí, neboť podle judikatury pokud zákon podmiňuje liberaci „úsilím“, je třeba vyjít z toho, že se jedná o aktivní činnosti k zabránění porušení. Musí se zároveň jednat o opatření, která byla právnická osoba způsobilá objektivně provést, a vynaložené veškeré úsilí je tak nutno posuzovat objektivně, a nikoliv subjektivně.
- Jelikož liberační důvod (vynaložení veškerého úsilí) představuje výjimku ze zásady objektivní odpovědnosti právnické osoby, uplatní se pouze ve výjimečných a opodstatněných případech (např. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 22. 12. 2020, sp. zn. 62 A 17/2012).

Jak je to jinde v Evropě?

- Německo
- Limity přeneseny do závazných Podmínek pro užívání sítě.
- Veškerá odpovědnost je přenesena na dopravce.
- Pokud na odstavné koleji hrozí překročení limitů, je uplatněn zákaz nočního provozu, nesmí běžet agregáty ani probíhat hlučné práce.
- Pokud dopravce prokáže, že hlukové emise jeho činností nepřekročí prahovou hodnotu 45 dB, může získat výjimku, za porušení hrozí sankce.

Jak je to jinde v Evropě?

- Rakousko
- Hluk řešen preventivně tlakem na výrobce při nákupu nových vlaků.
- Při pořizování nových vozů je uplatňován standard EuroSpec, který nutí výrobce dodávat taková vozidla, která už z podstaty hlukové limity při odstavování nepřekročí.
- Stávající jednotky jsou modernizovány, modernizace starých osobních vlaků financují rakouské dráhy ze státní půjčky.

Jak je to jinde v Evropě?

- Polsko
- Dopravce je tlačen k rychlému odjezdu systémem zpoplatnění, stání do 2h je zdarma, nad 2h se účtuje poplatek za odstav zpětně od první minuty.
- Sankce za překročené limity nebo náklady na výstavbu protihlukové bariéry jsou vymáhány po dopravci.
- Na odstavných kolejích jsou budovány stacionární elektrické přípojky.

Jak je to jinde v Evropě?

- Dánsko
- Dopravce musí splnit limity – 35 dB.
- Přímo v Prohlášení o draze je uvedeno, že ani splnění standardů TSI dopravci nezaručuje splnění limitu.
- Letos došlo ke změně, v zákoně je výjimka pro stávající železniční síť pro aktivity spojené s odstavením, posunem, vytápěním, chlazením, nabíjením,…
- Dopravci však musí hluk co nejvíce omezovat v rámci dialogu s dotčenými obcemi a s ohledem na technologické možnosti.

Jednání s MD, resp. SŽ

- SŽ nemůže jednotlivým dopravcům nic nařizovat, protože ustanovení v zákoně OOVZ a NV jsou nedostatečná a MNKom není právním předpisem:
- Samotná SŽ v prohlášení o dráze uvádí, že:
  - Smluvní strany se při plnění této smlouvy zavazují dodržovat prohlášení o dráze včetně Jednotných smluvních podmínek Správy železnic, které jsou přílohou.
  - Příloha „P“ Podmínky pro udělení souhlasu s odstavením drážních vozidel na kolejích provozovaných SŽ mimo zařízení služeb Odstavná kolej.
  - Při odstavení drážních vozidel je dopravce povinen zajistit, aby případný hluk z odstavených drážních vozidel nepřekračoval stanovené hygienické limity hluku (viz kapitola 2.4.2). V případě porušení této povinnosti si SŽ vyhrazuje právo okamžitého odejmutí souhlasu s odstavením drážních vozidel a dopravce je v tomto případě povinen drážní vozidla neprodleně odvézt.

Jednání s MD, resp. SŽ

- Nelze posuzovat stojící vlakové soupravy jako stacionární zdroj hluku, ale jako hluk z dopravy (vyšší HL):
- Postup MZd potvrzen i výše uvedenou normou ISO 3095
- Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 7. 9. 2026, č.j. 57 A 19/2025 - 51:
  - Rozsudek v podstatě uznal, že hluk z provozu odstavené soupravy (zapnutá technologie) je hlukem ze stacionárního zdroje hluku.

Jednání s MD, resp. SŽ

- Nelze za „povinnou osobu“ označit SŽ, ale jednotlivé dopravce, kteří jsou provozovateli zdroje hluku:
- Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 7. 9. 2026, č.j. 57 A 19/2025 - 51:
  - Rozsudek v konstatoval, že je třeba rozlišovat mezi hlukem způsobeným v souvislosti s provozem na dráze nebo se stavem dráhy a mezi hlukem, který je způsoben technologií odstavené soupravy,
  - Konstatoval v podstatě, že v případě odstavených souprav je zodpovědnou osobou provozovatel předmětné soupravy.

Děkuji za pozornost…

