



Statutární město Ostrava
městský obvod Moravská Ostrava a Přívoz
úřad městského obvodu

Ministerstvo životního prostředí - UVS8 IX
Centrální podatelna MZP
3000035274
Ev. č.: **ENV/2017/20987**
Listy/přil.: 3/0 Dato: 8.9.2017 0:00
Číslo jednací: **MZP/2017/580382**

Vaše značka: MZP/2017/580/206,13528; 220.1,A/20
Ze dne: 08.08.2017
Č. j.: MOaP/52011/17/OM/Pan/01
Sp. zn.: S-MOaP/52011/17/01/2



Kr/La

Vyřizuje: Jana Pánková
Telefon: 599 442 880
Fax:
E-mail: jpankova@moap.ostrava.cz

Ministerstvo životního prostředí
Odbor výkonu státní správy IX
Pracoviště: Čs. Legií 5, 702 00 Ostrava
Vršovická 1442/65
100 00 Praha 10

Datum: 5.9.2017

Vyjádření k dokumentaci

Statutární město Ostrava, městský obvod Moravská Ostrava a Přívoz jako dotčený územní samosprávný celek ve věci posuzování vlivu záměru „Silnice I/56 Ostrava – prodloužená Místecká, III. stavba“ na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), předkládá na základě výzvy ministerstva životního prostředí ze dne 7.8.2017, č.j.: MZP/2017/580/206,13528; 220.1,A/20 a v souladu s ustanovením § 8 odst. 3 zákona toto vyjádření:

V rámci stavby Silnice I/56 Ostrava – prodloužená Místecká, III. stavba je jako protihlukové opatření navržena asfaltová směs s nízkou hlučností na svrchní vrstvě vozovky. Útlum hluku vznikajícího z dopravy na daném úseku je uváděn až 10 dB, ale do výpočtu hlukové studie, která je přílohou č. 5 zveřejněné dokumentace, byl zahrnut hodnotou útlumu 3 dB (z důvodu přihlédnutí k životnosti a znečištění povrchu, jak je uváděno v dokumentaci). Z výsledků výpočtu předpokládané hladiny hluku v chráněných prostorech staveb je zřejmé, že díky danému útlumu bude limit pro den/noc roven hodnotám 70/60 dB dodržen (za předpokladu, že nedojde ke zvětšení hluku oproti hlukové zátěži z roku 2000 o více než 0,9 dB). Je tedy zcela zřejmé, že pokud nebude splněn předpoklad útlumu hluku v plné míře uváděných 3 dB, ale dojde-li k útlumu pouze o 1 dB, budou limitní hodnoty překročeny. V případě, že by byly limitní hodnoty překročeny, znamenalo by to omezení provozu na dané komunikaci, snížení rychlosti, zúžení provozu do jednoho jízdního pruhu a podobně.

Prvně je třeba rozporovat samotný předpoklad, že nedojde ke zvýšení hlukové zátěže oproti stavu z roku 2000 o více než 0,9 dB. Vzhledem ke všem statistickým údajům o nárůstu dopravy ve městě Ostravě a vzhledem k tomu, že se zdroj hluku rozšířením vozovky posune směrem k chráněným prostorům, nehledě na vyšší návrhovou rychlost komunikace, je i laikovi zcela zřejmé, že k nárůstu o více než 0,9 dB musí zákonitě dojít. Aby k němu nedošlo, je v dokumentaci použita asfaltová směs s nízkou hlučností. Aby bylo možné objektivně posoudit daný návrh protihlukových opatření, tedy návrh použití asfaltové směsi s nízkou hlučností, je třeba si připomenout základní premisy.

Hluk se měří v akustických decibelech. Lidské ucho nevnímá snížení nebo zvýšení hluku přímo úměrně, nýbrž logaritmicky. Snížení hlučnosti o 2 dB je ekvivalentní snížení počtu osobních aut o 40 % nebo snížení rychlosti o 15 km/h. Již toto snížení přináší efektivitu protihlukového řešení. Snížení hlučnosti o 3 dB je ekvivalentní snížení počtu osobních aut o 50 % a snížení hlučnosti o 10 dB je

ekvivalentní snížení počtu osobních aut o 90 %. Základním předpokladem pro akustickou účinnost je vytvoření texturně homogenního povrchu s odpovídající geometrickou strukturou konkávního typu, při které je na styku s pneumatikou maximalizována kontaktní plocha vozovky. Zároveň je konkávní povrch strukturován tak, že existuje dostatečné množství prohlubní, které umožňují únik komprimovaného vzduchu z oblasti pod běhounem pneumatiky. Stlačovaný vzduchový element pak uniká mimo kontaktní prostor pneumatiky a povrchu vozovky přijatelnou rychlostí a nevytváří nadměrný hluk (sací a pumpovací efekty). U klasicky používaných typů obrusných asfaltových betonů nebo i litých asfaltů je dosahováno spíše konvexních typů struktur s malou kontaktní plochou.

Vzhledem k relativně krátkému používání nízkohlučných povrchů vozovek nejsou plně k dispozici zkušenosti o chování v dlouhodobém časovém horizontu. S tím je spojená otázka životnosti a vypořádání se s klimatickými vlivy. Další nevýhodou je zanášení nečistotami těchto směsí, které vede ke snížení tlumicí schopnosti o 50 – 100% s postupem času. Proto by se mělo provádět pravidelné pečlivé čištění, např. pomocí speciálního zařízení na výspravu vozovek pod tlakem tryskovou metodou, které je ale v praxi při silném provozu a omezeném použití nízkohlučného povrchu (krátký úsek komunikace vzdálený od servisních center) nereálný v četnosti, která je nutná k zachování plných hodnot útlumu.

Z výše uvedeného je zřejmé, že problematika obrusných vrstev vozovky je poměrně sofistikovanou záležitostí, která je v současné době teprve vyvíjena a nejsou k dispozici spolehlivé statistické údaje ospravedlňující v dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí uváděné hodnoty útlumů akceptované pro výpočet, stejně jako nejsou dostatečně známy parametry těchto povrchů v průběhu životnosti. Máme za to, že úsek komunikace ve středu města v blízkosti obytné zástavby není vhodným místem pro experimentální přístup k boji s hlukem z dopravy. Nemáme nic proti užití daných asfaltových směsí s nízkou hlučností a to z důvodu jejich ověření v praxi, ale jsme zásadně proti započítání jejich útlumu do výpočtu v rámci hlukové studie.

V hlukové studii je uvedeno, že do výpočtu byl brán útlum 3 dB jako dlouhodobý výhled z důvodu znečištění povrchu a jeho degradace, přičemž výrobce udává útlum 10 dB. Z uvedeného je zřejmé že se jedná o pouhé odhady a data výrobce, nepodložená ověřením v praxi. V dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí nejsou uvedeny podklady, ze kterých by bylo zřejmé, že došlo k ověření daných hodnot v běžném provozu po celou dobu životnosti obrusné vrstvy vozovky, která je uvažována 25 let. Z praxe je znám například případ použití povrchu vozovky pod výrobním označením VIAPHONE v Praze v ulici 5. května od Nuselského mostu (realizace 2011, měření hluku bylo provedeno před realizací a následně krátce po realizaci), kde nová vozovka vykazovala dle použitého typu měření průměrný útlum hluku v rozmezí 3 – 5 dB, přesto že laboratorní výsledky hovořily o útlumu až těžko uvěřitelných 11,4 dB. Je tedy zřejmé, že vlivem životnosti a znečištění dojde ke snížení útlumu hluku (při použití předpokladu z dokumentace posuzování vlivů na životní prostředí z 10 na 3 dB, tedy o 70% - předpoklad, se kterým počítá autor dokumentace) z 3 – 5 dB na 0,9 – 1,5 dB, což je nedostatečné pro dosažení hlukových limitů 70/60 dB (den/noc), stejně jako pro dosažení nárůstu menšího než 0,9 dB oproti hlukové zátěži z roku 2000. Daný závěr byl učiněn za předpokladu, že pomineme podstatný rozdíl výsledků ve vazbě na použitý typ měření (rozdíl v řádech decibelů v situaci, kdy rozdíl necelých 2 dB znamená nedodržení hlukových limitů, stejně jako překročení nárůstu hluku o více než 0,9 dB oproti zátěži z roku 2000, je tristní).

Současně nesouhlasíme s nízkým počtem vozidel ve výhledu intenzity dopravy pro rok 2025. Je zřejmé, že již samotný výhled na rok 2025 je krátkozraký, jelikož termín uvedení do provozu lze při optimistickém výhledu předpokládat nejdříve v roce 2020, tedy pouhých 5 let před uvažovaným výhledem. Je současně zřejmé, že stávající úsek Místecké ulice nebude po přestavbě užíván jen vozidly, která se na něm pohybují dnes, nebo která se dnes pohybují na přilehlých komunikacích, ale větším okruhem řidičů, kteří se danému úseku zúžení v současné době vyhýbají tím, že jej objedou po jiných komunikacích, například ulici Bohumínská nebo ulici Mariánskohorská (využití jiného sjezdu a nájezdu na dálniční síť – komunikace Místecká má sloužit jako sběrná i transitní). Je třeba současně podotknout, že při stanovení intenzity dopravy byl zohledněn vývoj dopravy a její nárůst jako takový (pouze do roku 2025), v globálním měřítku, ale nikoliv konkrétní situace, která je

předmětem posuzování (výhledový rok byl stanoven na základě koeficientů pro růst dopravy dle TP 225 Prognóza intenzity automobilové dopravy, bez uvažování charakteru dané komunikace jako sběrné a tranzitní).

Na závěr k problematice hluku je třeba podotknout, že se dokumentace posouzení vlivů na životní prostředí v příloze č. 5 (hlukové studii) zmiňuje na str. 7, 8 a 10 o přílohách č. 1 až 20, kde by měly být zátěžové dopravní stavy roku 2000 a 2014, ale tyto nejsou součástí dokumentace. Dokumentace se tedy jeví jako neúplná a není možné se k ní plně vyjádřit, proto k dané oblasti uplatňujeme výše v textu uvedené námitky na základě v dokumentaci uváděných skutečností a údajů z teorie a praxe použití a vývoje nízkohlučných vozovek.

Součástí projektu je také kácení vzrostlých stromů, které tvoří přirozenou clonu mezi dopravou a stávajícími budovami. Tyto stromy mají nezastupitelnou funkci v podobě jak faktickém (eliminace škodlivin z ovzduší a hlukové zátěže, byť s ní není v hlukové studii uvažováno), tak psychologickou. Jelikož jsou negativní vlivy dopravy vnímány zejména psychologicky (negativní vliv dopravy vnímá lidský organismus intenzivněji, pokud ji vidí, a méně intenzivně, pokud ji nevidí), je nepřijatelné, aby byla daná řada vzrostlých zdravých stromů vykácena bez aplikace ověřených technologických nástrojů ke snížení hluku, exhalací a inhalací.

O výše uvedeném vyjádření k dokumentaci vlivů záměru „Silnice I/56 Ostrava – prodloužená Místecká, III. stavba“ na životní prostředí rozhodla Rada městského obvodu Moravská Ostrava a Přívoz usnesením č. 2069/RMOBM1418/27/17 ze dne 5.9.2017

S pozdravem

Ing. Petra Bernfeldová
starostka

STATUTÁRNÍ MĚSTO OSTRAVA
Městský obvod
Moravská Ostrava a Přívoz
úřad městského obvodu