



KUJIP017ISHP

KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA

Odbor Životního prostředí a zemědělství

CAJ

Ing. Markéta Čadová

Žižkova 57

587 33 Jihlava

KRAJ VYSOČINA		5
Došlo dne: 13 -12- 2016	Počet listů	
Č.j.: M 94096 / 016	Počet příloh	

Věc: Vyjádření k zahájení zjišťovacího řízení záměru Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov (mimo)

V souladu s § 6 odst. 7 zákona číslo 100/2001 Sb. V platném znění Vám ve věci zahájení zjišťovacího řízení záměru Rekonstrukce traťového úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov (mimo) zasíláme toto vyjádření:

Nesouhlasím s takto zpracovaným oznámením a požaduji zapracování návrhu výstavby protihlukové stěny délky cca 200 m podél tratě v úseku u rodinného domu Ořechov č.p. 34, p.č. 132 v k.ú., obec Ořechov, okr. Žďár nad Sázavou.

Jsme si vědomi, že v případě uznání korekce pro starou hlukovou zátěž (SHZ) k základnímu hygienickému limitu hluku dle nař. vlády č. 272/2011 Sb. nebude ve výhledovém stavu dle zpracované hlukové studie s největší pravděpodobností docházet k překračování tohoto benevolentního hygienického limitu hluku a tudíž není třeba navrhovat nějaká zásadní protihluková opatření /kromě navržených IPO u dvou objektů/.

Ale dle výkladu národní referenční laboratoř pro komunální hluk byl institut SHZ zaveden v analogii s jinými starými ekologickými zátěžemi proto, aby bylo možné dočasně a za stanovených podmínek právně legalizovat nadlimitní stav, který vznikl v podstatě historicky a spontánně, a na jehož řešení ve smyslu nových právních předpisů nemá společnost v daný moment dostatečné technické a finanční prostředky.

Základním úkolem při posuzování SHZ je rozhodnout, zda SHZ je ještě tolerovatelná či nikoliv. Tedy zda bude připuštěn stav, kdy jsou obyvatelé v okolí komunikace či dráhy exponováni hlukem představujícím sice určité zvýšení zdravotního rizika, avšak nepřekračující hranici, která by již představovala vážné ohrožení zdraví, resp. nepřijatelné navýšení zdravotních rizik. Znamená to, že pokud hlučnost existující v chráněných prostorech k rozhodnému datu nepřekročila hygienický limit pro (tolerovatelnou) SHZ, pak je tento stav v této podobě tolerován, a to do té doby, než se prokazatelně zhorší (hlučnost se zvýší). Tolerování starých ekologických zátěží za podmínky, že se již nesmí dále navyšovat, představuje obecný princip přístupu k řešení těchto zátěží. Znamená to, že pokud hladina akustického tlaku reprezentovaná veličinou LAeq,T, existující v chráněných prostorech v okolí dané dráhy k rozhodnému datu nepřekračuje hygienický limit stanovený součtem základní hladiny a korekce pro SHZ, pak je tato hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku a tolerována. Takovéto hlukové zatížení by tedy mělo být chápáno jako dočasné a podmíněně tolerovatelné.

V případě, že správce železniční trati plánuje tak významnou rekonstrukci železnice, měla by být z jeho strany vidět evidentní snaha snížit takovouto hlukovou zátěž alespoň u určitých významných objektů (např. MŠ). A ne spokojit se s tím, že téměř všude lze uznat použití korekce pro SHZ. Znovu opakuji, že hluková zátěž v režimu SHZ je charakterizována jako dočasná, podmíněně tolerovatelná. A není přece řešení být dlouhodobě exponován takovýmto hladinám hluku z dopravy a čekat, až hluk vzroste o 2 dB

a pak se konečně dočkáme stanovení klasického „normálního“ limitu (a správce dráhy bude muset najednou zničešonic začít řešit protihluková opatření).

Žádám navržení výstavby protihlukové stěny z těchto důvodů:

- Objekt RD je vzdálen od trati pouze 48 m. Je to jeden z nejbližších hlukově chráněných objektů obce Ořechov.
- Okna jsou orientována přímo k dráze a také jihozápadním směrem (podél trati). Větrání je zajišťováno pouze přirozeným způsobem, to je otvírání oken.
- Při venkovních činnostech jsme obtěžováni nadměrným hlukem při průjezdu vlakových souprav. V noci při průjezdu vlakové soupravy jsme buzeni. Při spaní nelze mít z důvodu hluku z dopravy otevřená okna (nelze v tu chvíli větrat).
- Z druhé strany RD je v těsné blízkosti situována poměrně frekventovaná silnice I/37.
- Intenzita hluku se výrazně zvyšuje v případě projíždění prázdných vlakových souprav.
- Po rekonstrukci tratě dojde ke zvýšení traťové rychlosti a ke zvýšení intenzity dopravy souprav, tím samozřejmě i ke zvýšení hlučnosti (jsme vědomi, že na druhou stranu dojde vlivem použití nových moderních technologií a prvků při rekonstrukci železničního svršku k určitému snížení hlučnosti).

Negativní účinky hluku lze dělit na specifické, s účinkem na sluchový orgán, a nespecifické (mimosluchové) – s účinkem na různé funkce organismu. Další dělení je možné na akutní: stres a tomu odpovídající obrana organismu (zvýšení krevního tlaku, zrychlení tepové frekvence, zvýšení hladiny adrenalinu, vliv na psychiku – únava, deprese, rozmrzelost, agresivita, snížení výkonnosti, paměti a pozornosti aj.). Hluk rovněž ztěžuje řečovou komunikaci, může vyvolávat pocit rozmrzelosti a nespokojenosti včetně negativního ovlivnění odpočinku organismu a jeho výkonnosti.

Hluk z železniční dopravy (jedná se především o hluk valení kol po kolejnicích) nepříznivě ovlivňuje zejména spánek (může způsobovat jeho poruchy), a to v oblasti usínání, délky a kvality (hloubky) spánku. Současně může docházet k dalším negativním jevům jako zvýšení krevního tlaku, zrychlení srdečního pulsu apod. Efekt narušeného spánku se projevuje i následující den (rozmrzelost, únava, špatná nálada, snížení výkonu, bolesti hlavy). Při typicky nízké úrovni hlukového pozadí v noční době může vyvolat jednotlivý průjezd vlaku u člověka nepříznivou interakci, protože rozdíl mezi ustálenou hladinou hluku pozadí a hladinou vyvolanou průjezdem soupravy vlaku může být až 40 dB. Dalším nezanedbatelným faktorem působení hluku z železnice na osoby vystavené působení hluku z tohoto typu dopravy je obtěžování hlukem. Jedná se o nejobecnější reakci exponovaných osob, přičemž u každého jedince existuje určitý stupeň tolerance k rušivému účinku hluku – v běžné populaci je 5 -20 % vysoce senzitivních osob.

V případě, že oznamovatel záměru nepřistoupí na návrh výstavby PHS v projektové dokumentaci pro územní řízení, tak požadujeme, aby tento záměr byl dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění se zaměřením na podrobné zpracování hodnocení zdravotních rizik z hluku železniční dopravy pro obyvatele RD.

V Ořechově, dne 10.12.2016

Ing. Antonín Novák , Ing. Pavla Mahelová

Ořechov č. 34

594 52 Ořechov

y Novák Ant. *Ing. Mahelová*