

KRAJ VYSOČINA		5
Došlo dne:	12-12-2016	Počet listů
Č.j.:	M 93805/016	Počet příloh



KUJIP017GTLO

KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA

Odbor životního prostředí a zemědělství

Ing. Markéta Čadová

Žižkova 57

587 33 Jihlava

CA

Věc: Vyjádření k zahájení zjišťovacího řízení záměru Rekonstrukce traťového úseku Křižanov –

Sklené nad Oslavou

V souladu s § 6 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. V platném znění Vám ve věci zahájení zjišťovacího řízení záměru **Rekonstrukce traťového úseku Křižanov – Sklené nad Oslavou** zasíláme toto vyjádření:

Nesouhlasíme s takto zpracovaným oznámením a požadujeme zapracování návrhu výstavby protihlukové stěny délky cca 200 m podél tratě v úseku u rodinného domu Ořechov č.p. 35 (parcela číslo st. 50)

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 laboratoře 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 hluchost 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 (hluchost 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 $L_{Aeq,T}$, 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 opakují, 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 zničehonic začít řešit protihluková opatření).

Žádáme navržení výstavby protihlukové stěny z těchto důvodů:

- Objekt RD je vzdálen od trati pouze 19 m. Je to jeden z nejbližších hlukově chráněných objektů obce Ořechov.
- Okna jsou orientována přímo k dráze a také jihovýchodním směrem (podél trati). Větrání je zajišťováno pouze přirozeným způsobem, tj. otvíráním oken.
- Při venkovních činnostech jsme obtěžováni nadměrným hlukem při průjezdu vlakových souprav. V noci při průjezdu vlakové soupravy jsme buzení. 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.
- Po rekonstrukci tratě dojde ke zvýšení traťové rychlosti a ke zvýšení intenzity dopravy souprav, a tím samozřejmě i ke zvýšení hlučnosti. (Jsme si 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.), resp. chronické: civilizační choroby (fixování akutních účinků, ztráta sluchu, vznik hypertenze, snížení imunitních schopností organismu, pocity únavy a nepříznivé ovlivnění spánku a nespavost 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 na 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 projeví 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 až 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 9. 12. 2016

Ladislav a Ludmila Vařekovi

Ořechov 35

594 52 Ořechov

