

14. 11. 2024

č.j.: 24-077-JDS

Roman Andres
Vrchotovy Janovice 22
257 53 Vrchotovy Janovice

Věc: **Posouzení dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) záměru: středočeská D3 úsek 0304 (Václavice-Voračice) z hlediska řešení hlukové problematiky.**

Toto posouzení výše uvedeného záměru bylo zpracováno na základě Vašeho požadavku s tím, že předložené posouzení se zabývá pouze posouzením řešením problematiky hluku v uvedené dokumentaci.

Úkol 1.:

Jak vyplývá z následujících připomínek jsou posuzované podklady hodnotící hluk v okolí záměru D3 pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dálnice „D3 0304 Václavice-Voračice“ z hlediska řešení hlukové problematiky zcela nedostatečné.

I. část

1) Hodnocení budoucí hlukové situace v okolí záměru D3

Základní argument pro nedostatečnost posuzovaných podkladů spočívá v metodice přístupu hodnocení hlukové situace v okolí sledovaného úseku D3.

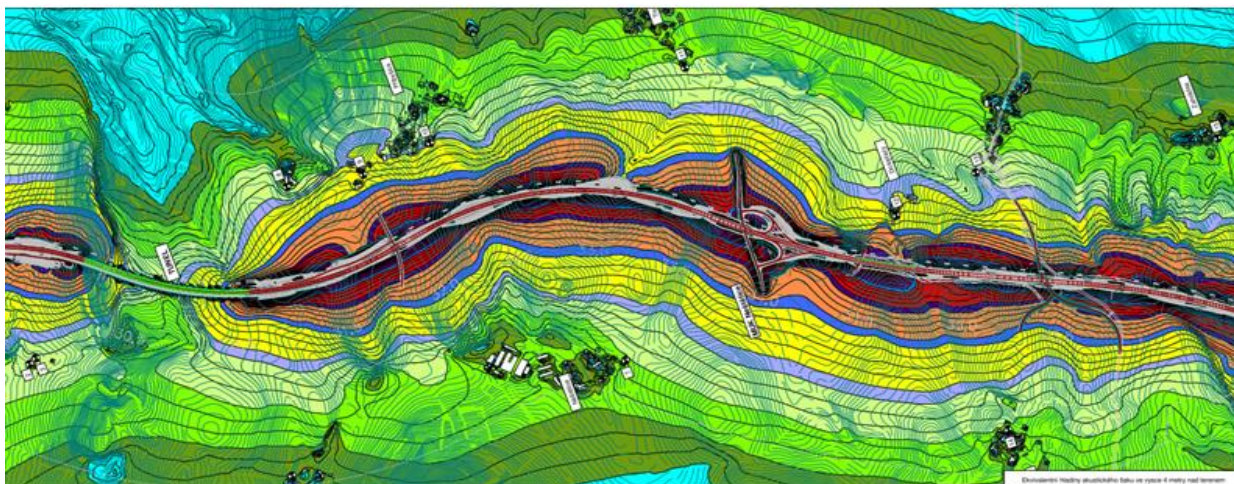
a) Před platností novely Nařízení vlády 272/2011 Sb. ve znění nařízení vlády č. 433/2022 Sb. ze dne 7. prosince 2022, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (Sbírka zákonů ročník 2022 částka 196; 23.12.2022) byl postup v rámci hodnocení účinků hluku záměru na okolí následující:

- Zpracovatelé vyjádřili pouze vliv hluku hodnoceného záměru, jakožto dálnice s hygienickými limity hluku $L_{Aeq,(t)} = 60/50$ dB (den/noc).
- Záměrně nehodnotili hluk na III. třídách komunikací, které měli limit hluku $L_{Aeq,(t)} = 55/45$ dB (den/noc).
- Tedy nebyla hodnocena celková hluková situace, ale hodnotili pouze vliv komunikace záměru.

b) Po platnosti novely Nařízení vlády 272/2011 Sb. ve znění nařízení vlády č. 433/2022 Sb. ze dne 7. prosince 2022, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (Sbírka zákonů ročník 2022 částka 196; 23.12.2022) by měl být postup v rámci hodnocení účinků hluku záměru na okolí následující:

- Modelované hluky silniční dopravy by měly zasáhnout celé území kde lze očekávat vliv hluku od záměru a model by měl obsahovat veškeré komunikace (tedy i ty III. tříd).
- Důvodem je to, že nové NV již nerozlišuje třídy komunikací. Nově však zavádí dělení komunikací na staré (před 1.1.2001) a nové (po 31.12.2000). Záměr D3 padá do nových komunikací s limitem hluku $L_{Aeq,(t)} = 60/50$ dB (den/noc).
- Nyní již není z věcného hlediska přípustné oddělovat účinky komunikací záměr/stávající komunikace v hodnocení hluku od sebe. Paradoxně stávající komunikace III. tříd, které jsou "staré" mají hygienický limit hluku $L_{Aeq,(t)} = 68/58$ dB (den/noc), tudíž jejich účinek v lokalitě, kam bude dosahovat i účinek hluku z provozu D3, není smysluplné zanedbávat.

Při pohledu na jakýkoli obrázek hlukových pásem z "Hlukové studie" 13 372 202 z 12/2021, je možné zaznamenat celkem jasně, že silnice III. tříd a na obrázku níže i silnici vyšší třídy u MKÚ neuvažovali v rozsahu celého modelu. U MKÚ je uvážen jen malý kousek.



Z takto provedeného hodnocení hluku nelze stanovit skutečný dopad záměru na stávající hlukovou situaci jím dotčených obcí. Tudiž nelze zhodnotit ani, zda jsou navržená technická opatření na ochranu proti hluku dostatečně účinná.

2) Několik dalších argumentů

a) Zpracovatel posudku použil pro výpočet šíření hluku "Pro výpočet hluku od silniční dopravy byla použita norma RLS-90."

Především "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90, Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 6. Juni 2006, Az. IID9-43812-001/90 (AllMBl. S. 207)" je směrnici nikoli normou.

Tato směrnice je z roku 1990 s poslední aktualizací 31. März 2009.

V ČR není důvod používat tuto směrnici pro výpočet hluku ze silniční dopravy.

V současné době je možné použít evropskou harmonizovanou metodiku CNOSSOS, s jejíž užitím počítá i dokument " Výpočet hluku z automobilové dopravy, Aktualizace metodiky, Manuál 2018, Verze 2020; EKOLA group, spol. s r.o., Ministerstvo dopravy ČR; (90/2019-910-UPR/3)".

b) Zpracovatel posudku uvádí: "Výpočtové body jsou umístěny v různých výškách (podle počtu podlaží) a 2 metry před fasádou budov, ve výpočtu není počítáno s odrazem od fasády budov."

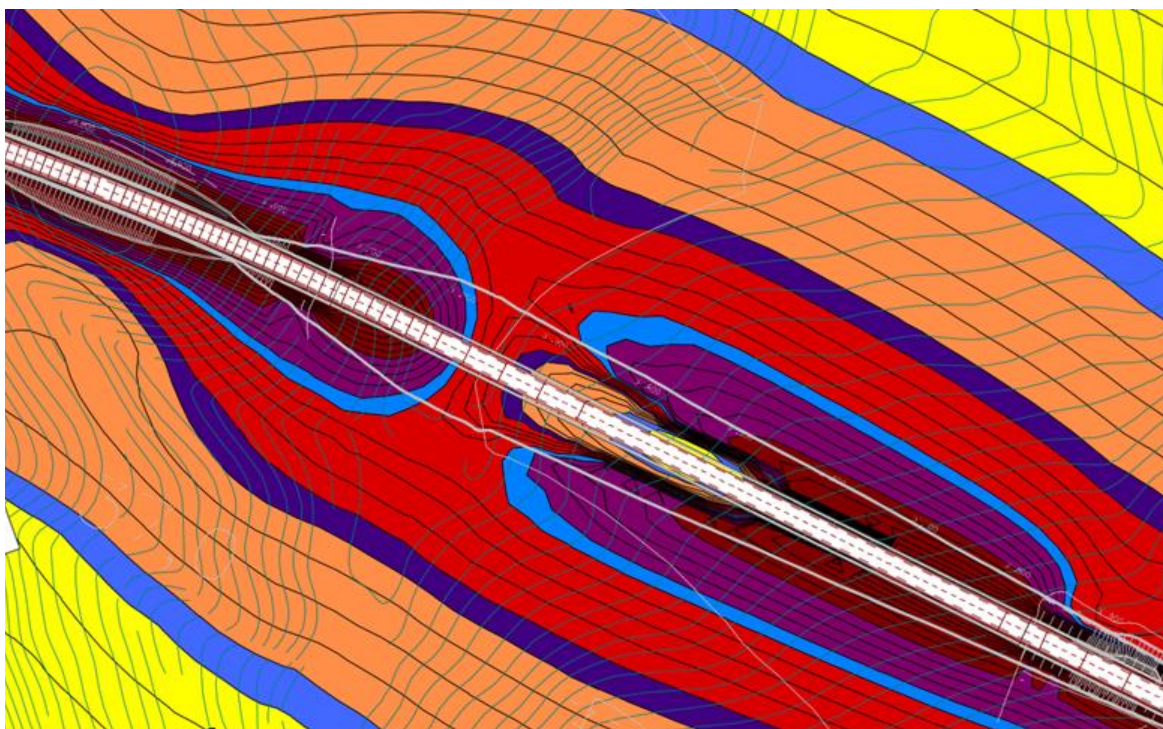
Toto sdělení je zavádějící. Zpracovatel možná míní, že u výsledků výpočtu hluku ve výpočtových bodech není uvažován odraz hluku od výpočtovému bodu náležící fasády. Ale jeho výrok lze chápat i tak, že ve výpočtu není zohledněn žádný odraz od fasády budov.

Toto je ale nejspíš jen nevhodné vyjádření, ne chyba.

c) Zpracovatel posudku k modelovanému terénu uvádí: "Podkladem pro vytvoření 3D modelu byly rastrové digitální mapy v měřítku 1 : 10 000 ve 3D (Zabaged), katastrální mapy, digitální model trasy ve 3D."

Zdroj "digitálního modelu trasy ve 3D" není ve studii uveden. Z dokumentace záměru vyplývá, že tzv. Podélný řez je její součástí (to je podklad ze kterého lze nivelitu nové komunikace vymodelovat).

Z hlukových pásem vypadá, že nějaká nivelita D3 byla použita (jsou na průběhu hlukových pásem vidět místa kde je zřejmě zářez, izofony se "hustí") ale v obrázcích podkreslené vrstevnice tuto nivelitu nezohledňují.



Kvalita modelu terénu, především v těsném okolí hodnoceného záměru, výrazně ovlivňuje kvalitu hodnocení dopadu hluku na okolí záměru.

3) Hodnocení zdravotních rizik - hluk

Odstavec "3. CHARAKTERISTIKA OBYTNÉ ZÁSTAVBY V OKOLÍ ZÁMĚRU" uvádí ...:

"Počet obyvatel v „nové zástavbě“ byl na základě charakteru zástavby a rozsahu lokalit odhadnut pro potřeby hodnocení účinků imisní zátěže na 1000 obyvatel, pro potřeby kvantifikace účinků hlukové zátěže bylo počet dotčených obyvatel uvažován na úrovni 500 obyvatel, a to zejména s ohledem na skutečnost, že na rozdíl od imisní zátěže nepůsobí zdroje hluku plošně v území, ale zejména na objekty přilehlé ke zdroji hluku, v dalších řadách zástavby je již působení hluku velmi významně omezeno.

Kromě toho bylo vymezení „nové zástavby“ provedeno blokově, nikoliv po jednotlivých objektech, tudíž jsou zahrnuty i objekty, které nebudou zasaženy vypočtenými hladinami hlukové zátěže a dále pak hodnocení hlukové zátěže zahrnuje i další komunikace, nejen hodnocenou D3. Z výše uvedeného lze konstatovat, že v případě kvantifikace účinků hlukové zátěže pro „novou zástavbu“ je hodnocení provedeno poměrně výrazně na straně bezpečnosti.“

Jako zdroj posouzení hluku je uvedena "[30] PRAGOPROJEKT, a.s.: D3 0301-0303 Praha – Václavice. Hluková studie – aktualizace. Praha, 2021. "

Jenže tato hluková studie hodnotí hluk pouze z D3 bez zohlednění dalších komunikací. Tudíž lze důvodně předpokládat, že hodnocení zdravotních rizik spojených s hlukem z provozu záměru D3 není relevantní.

II. část

V rámci DÚR by měla být zcela přepracována "hluková studie" která by měla:

- A) Použít aktualizované intenzity dopravy.
- B) Modelovat dopravu v celém území dotčeném provozem D3 v rozsahu alespoň do komunikací III. třídy.
- C) Uvést zdroj "digitální model trasy ve 3D" a prokázat jeho použití (například upraveným terénem ZABAGED vloženým do výstupů výpočtů).
- D) Pro výpočet šíření hluku by měla být použita co nejaktuálnější výpočtová metodika, například CNOSSOS.

Odpověď na Vaši otázku "Považujete podklady k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby dálnice „D3 0304 Václavice-Voračice“ v daném oboru za dostatečné?" je jednoduchá. Rozhodně nepovažuji.

Úkol 2.:

"Provéřit projektované závěry mostních konstrukcí mostních objektů u Zderadic a Maršovic a s tím související řešení protihlukových opatření v obou lokalitách, ale i v celé trase dálnice na katastrálním území městyse Maršovice."

1) Z popisu 2. PHS vyplývá:

"2. PHS: se nachází u obce Maršovice, PHS může být přerušena v km 38,890 – 39,100, kde je v jejím souběhu projektován stejně vysoký zemní val. Zemní val v tomto staničení nahradí účinnost PHS a výsledné hodnoty hlukového zatížení zůstanou stejné, bylo ověřováno výpočtem. Zároveň je pro dodržení efektu protihlukového opatření uvažováno s přesahem PHS k zemnímu valu. Parametry zemního valu byly převzaty z projektovaného 3D modelu trasy dálnice. Výpočtové body č. 18 - Maršovice č.p. 68 a č. 19 – Maršovice č.p. 67 (KÚ Maršovice u Benešova)."

Val stejné výšky, jehož koruna je dál než koruna PHS, nemůže PHS nahradit naprosto shodnou úrovní. To je proti fyzice. Val musí zákonitě mít nižší útlum hluku než část PHS, kterou nahrazuje. U valu "protažení" hluku za něj je v pořádku, u navazující části PHS (z pravé strany valu) již ne. Tam by měl být útlum podobný jako u PHS z levé strany, pokud mají obě PHS shodnou výšku.

Obecně lze očekávat, že PHS v modelu nemusí být navrženy správně, protože model nemusí správně modelovat budoucí fyzikální realitu záměru

2) Model mostu

Výpočet šíření hluku v okolí mostu u Zderanic neodpovídá fyzikální realitě. Je tak otázkou, jak je tento most v modelu hlukové situace zohledněn, nebo jak umí použitý výpočtový software s modelem mostu pracovat.

3) Hluk z výstavby není v rámci dokumentace hodnocen: "Podrobné řešení zatížení hlukem ze stavební činnosti je nutné posoudit před zahájením stavby."

Zde souhlasím, že pokud není znám konkrétní harmonogram stavebních prací a intenzity a trasy stavbou vyvolané dopravy není možné správně hluk z výstavby hodnotit.

Podklad k připomínkám zpracoval: Ing. Karel Šnajdr



Schválil ing. Josef Drahotka
Ředitel J*D*S

J*D*S
Životní prostředí - sekce hluku
Na Staré silnici 194
252 68 KNĚŽEVES