

Město TŘEBĚCHOVICE POD OREBEM
Masarykovo náměstí 14, 503 46 Třeběchovice pod Orebem

Váš dopis zn.: MZP/2018/550/1388
ze dne: 30.10.2018
naše zn.: MÚT-4865/2018 -SM-496/2017
vyřizuje: Vendula Bartáčková
e-mail: vendula.bartackova@mutrebechovice.cz
odbor: Odbor správy majetku
tel.: 495592065, klapka: 211
datum: 26.11.2018

Ministerstvo životního prostředí
Ing. Miloslav Kozák
Resslova 1229/2a
500 02 Hradec Králové

Ministerstvo životního prostředí, jakožto příslušný orgán EIA podle zákona 100/2001 Sb. v platném znění, rozeslal dokumentaci EIA k záměru

„Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) – Týniště nad Orlicí (mimo)“

kteřou zpracovala společnost AZ GEO s.r.o., člen skupiny VALBEK, Kořenského 1262/40, 703 00 Ostrava.

Město Třeběchovice pod Orebem jako dotčený územní samosprávný celek vydává k výše uvedenému záměru následující stanovisko:

Dokumentace EIA je zpracována podle přílohy č. 4 zákona 100/2001 Sb. se všemi náležitostmi.

Pokud se týče aspektů ochrany vod, ochrany ovzduší, nakládání s odpady, ochrany přírody a krajiny a opatření pro případy havarijních stavů, nemáme k dokumentaci připomínky.

Nejdůležitějšími faktory ovlivnění obyvatelstva podél trasy koridoru jsou hluk a vibrace.

Provozem železniční trati je emitován hluk, způsobený odvalováním kol vagónů a lokomotiv po kolejích, hluk způsobovaný provozem pohonných soustrojí lokomotiv a vibrace do podloží kolem trasy koridoru, vznikající v době průjezdu vlakových souprav intravilánem města.

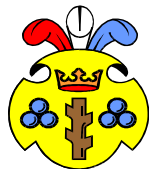
Pro řešení vlivu hluku z provozu modernizované železniční trati byla jako příloha dokumentace EIA zpracována hluková (akustická) studie.

Tato studie hodnotí vliv akustických emisí produkovaných při průjezdech vlakových souprav po trase koridoru, na okolní chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb (nejbližší obytná zástavba) – dále v textu CHVP a CHVPS.

Výsledky hlukové studie převzal zpracovatel hlavního textu dokumentace EIA a použil je pro stanovení opatření na ochranu proti účinkům hlukové zátěže na obyvatelstvo, jak pro fázi přípravy záměru (projektování a výstavba), tak pro fázi provozování záměru (průjezdy vlakových souprav po modernizované železniční trati – koridoru).

Tam, kde by bez protihlukových opatření docházelo k překročení platných hygienických limitů, navrhuje zpracovatel hlukové studie výstavbu protihlukových stěn (dále v textu PHS). Tam kde ani tyto PHS nezajistí dodržení limitů, jsou navržena individuální protihluková opatření po dohodě s majiteli domů. Jedná se o instalaci oken s dostatečným stavebním indexem vzduchové neprůzvučnosti a náhradu přirozeného větrání pro pobytové místnosti větráním nuceným, s rekuperací tepla. Platí to pro pobytové místnosti domů, situovaných ve směru ke zdroji hluku, tedy ke trati. Pobytové místnosti, umístěné v akustickém stínu na odvrácenou stranu domu směrem od trati, mohou mít nadále větrání přirozené.

Dále je přílohou dokumentace EIA studie, zabývající se vlivem vibrací, způsobených průjezdem vlakových souprav po trati, na nejbližší obytnou zástavbu. Výsledky studie dokládají, že hladiny zrychlení vibrací nepřekročí u nejbližších CHVP přípustné hodnoty. K dodržení limitů však budou na 5 místech instalovány při stavbě trati antivibrační rohože.



Po prostudování dokumentace EIA a již zmíněných zásadních příloh má město k dokumentaci EIA a k vlastnímu záměru následující podněty a připomínky:

1. Modernizaci železniční trati lze pokládat za záměr, odpovídající současnému stavu technického pokroku, technologiím podle principů BAT a také zásadám trvale udržitelného rozvoje, ve smyslu platných zákonů a předpisů.

2. Pro optimalizaci opatření ke snížení vlivu hluku a vibrací na obyvatelstvo v okolí železnice požadujeme:

- Dořešit možnost umístění protihlukové stěny (PHS) v místě rušené vlečky (odbočuje ve výhybce č. 4 – označení dle současného stavu) u vlakového nádraží v Třeběchovicích.
- Aktivizační rohože umístit pod konstrukční vrstvu ze štěrkodrti a nikoli pod štěrkové lože (jak je doporučeno např. Protokolem o zkoušce č. 4696-S105-17 (Vibrace)).
- V místech přemostění železnice silnicemi II. třídy řešit ochranu proti hluku a vibracím, protože dopravní hluk z mostů nebo náspů se šíří do značné vzdálenosti, vzhledem k výšce komunikace nad okolním terénem i nad úrovní chráněných venkovních prostorů. V závislosti na výsledcích akustické studie, instalovat na straně mostu či náspu ve směru ke chráněným venkovním prostorům, protihlukovou stěnu o minimální výšce 2 - 3 m nad mostovkou.
- Akustická studie by měla být v souladu s aktuální verzí Dokumentace pro územní rozhodnutí.

S pozdravem

Mgr. Roman Drašnar
starosta města