

# ČÁST 1

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Objednatel:



SŽDC stavební správa západ se sídlem v Praze,  
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Generální projektant:



SUDOP PRAHA a.s.  
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
tel.: +420 267 094 111  
fax: +420 224 230 316  
e-mail: praha@sudop.cz

Hlavní inženýr projektu:

ING. KATEŘINA HLADKÁ, PH.D.

Středisko:

202 - SILNIC A DÁLNIC

Vedoucí střediska:

ING. HANA STAŇKOVÁ

Odpovědný projektant SO:

ING. JANA ŠAFRATOVÁ

Vypracoval:

ING. JANA ŠAFRATOVÁ

Kontroloval:

FRANTIŠEK KOHLÍČEK

Název akce:

Optimalizace trati Černošice (včetně) - Beroun (mimo)) dopracování  
DOKUMENTACE v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.,  
o posuzování vlivů na životní prostředí

Číslo smlouvy:

15-150.202

Projektový stupeň: koncept  
dokumentace EIA

Část:

HLUKOVÁ STUDIE  
Posouzení vlivu přeložky silnice II/115

Datum:

11/2016

Číslo části:

1

## Posouzení vlivu přeložky silnice II/115 v rámci stavby Optimalizace trati Černošice (včetně) - Beroun

Výpočet byl proveden, kvůli obtížnému posouzení hlukové situace od více různých zdrojů v rámci jedné stavby – železnice, silnice – sčítání hladin hluku, odlišné hygienické limity hluku.

Dopravní zatížení na přeložce II/115 je převzato ze sčítání dopravy z roku 2010. Sčítací úsek 1-2836 - celkem 7867 vozidel (883 + 6902 + 82).

V současné době není silnice II/115 vedena v souběhu se železnicí. Silnice II/115 kříží železnici na místním žel. přejezdu. Přeložkou má vzniknout mimoúrovňové křížení silnice a železnice a tím odstranit delší čekací doby na žel. přejezdu – ve výhledu má dojít k výraznému navýšení dopravní intenzity na železnici, je uvažováno s 10ti minutovým taktem pro osobní vlaky.

Přeložka je vedena ze stávající stopy k železnici, železnici mimoúrovňově kříží a dále pokračuje v souběhu se železnicí. Napojení ze stávající silnice je řešeno kruhovým objezdem. V místě u stávajícího žel. přejezdu se napojuje na stávající silnici a dále pokračuje beze změny. V souběhu se železnicí je těleso silnice nejprve vedeno pod úrovní železnice a postupně přechází až nad její úroveň.

Výpočetním programem byly posouzeny 3 stavby:

- 1. – stav, kdy se přeložka silnice neřeší, zůstává pouze změna na železnici, okolní terén je nezměněn, železnice je ve stávající stopě
- 2. – stav, kdy je řešena samostatně přeložka silnice II/115 (k této situaci samostatně dojít nemůže, důvod přeložky silnice je změna dopravního zatížení na železnici a zhoršení dopravní situace na železničním přejezdu)
- 3. – stav, kdy je k železnici doplněno i těleso nově navržené přeložky silnice II/115

Výpočtové body:

1P: Komenského č.p. 114, Černošice

2P: Komenského č.p. 115, Černošice

3P: U Vodárny č.p. 16, Černošice

VB4 (shodný s bodem v dokumentaci): Sadová č.p. 52, Černošice

Výsledky porovnání	1.		2.		3.		3.-1.	
BODY k porovnání hluku u přeložky silnice II/115	Hodnoty ze železnice, kdyby se přeložka II/115 nerealizovala		Hodnoty pouze z plánované přeložky II/115		Hodnoty celkové - železnice + přeložka II/115		Rozdíl hodnot: Celkové – ze železnice	
	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
1P	62,9	58,2	61,5	54,2	62,4	55,7	-0,5	-2,5
2P	67,9	63,2	67,6	60,2	68,3	61,4	0,4	-1,8
3P	59,5	54,8	62,8	55,4	64,3	58,0	4,8	3,2
VB4 - 1	70,3*	65,6*	60,5	53,1	70,7*	65,8*	0,4	0,2
VB4 - 2	71,7*	67*	61,4	54	72,1*	67,2*	0,4	0,2

\*) hodnoty překračující limity hluku pro starou hlukovou zátěž, kde je hluk ze železnice dominantní (limit 70/65dB pro den/noc) – v tomto úseku jsou navrženy bokovnice na železnici

Silnice má největší vliv u výpočtového bodu 3P – tento bod je v úseku u odbočení silnice II/115 ze stávající stopy. Limity pro železnici jsou zde dodrženy. Pokud by zde nebylo možné uvažovat s limitem hluku pro starou hlukovou zátěž v ochranném pásmu dráhy, bylo by nutné donavrhnut krátkou protihlukovou stěnu, která by hluk u zasaženého objektu snížila. V současné době není známa přesná poloha přeložky – přesné směrové a výškové vedení.

U ostatních výpočtových bodů není vliv přeložky na celkovou hlukovou situaci výrazný. V bodech 1P a 2P je vlivem silničního tělesa dokonce mírný pokles celkového hlukového zatížení – nové těleso silnice změní šíření hluku od železnice – mírně odcloní železniční hluk.

V hlukové studii bylo uvažováno s limity hluku 70/65dB pro den/noc.

U většiny výpočtových bodů (kromě bodu P3) je hluk ze železnice převažujícím nad jinými zdroji. Všechny body se nacházejí v ochranném pásmu dráhy.

V současné době nejsou navrhována žádná konkrétní protihluková opatření kvůli plánované přeložce silnice II/115. V řešeném úseku zůstávají zatím jen navržené bokovnice na železnici.

Doporučení: u plánovaného tělesa silniční přeložky pravděpodobně vzniknou opěrné zdi, od kterých by mohlo docházet k odrazům hluku. Nejvyšší opěrné zdi budou v místě, kde je silnice pod úrovní železnice. Po zpřesnění silničního modelu by v dalších stupních dokumentace toto mělo být zohledněno. Mezi těleso silnice a železnice doporučujeme vložit vhodné protihlukové opatření – např. bariéra proti oslnění by mohla být navržena tak, aby plnila i funkci protihlukového opatření.











