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 stavy:

* 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 donavrhnout 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.