

Váš dopis čj. **MZP/2019/500/1747**

Josef Touš
9. května 126
Kostomlaty nad Labem

Tel: 602 316 891
Email: toska@tiscali.cz
Datum: 23. 9. 2019

**Ministerstvo životního prostředí
Odbor výkonu státní správy I
k rukám RNDr. Ivany Hruškové
Vršovická 1442/65
100 00 Praha 10**

Připomínky k záměru „Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo)“

Na moje podněty ve věci z února 2019 zadavatel dílem nereagoval vůbec, dílem je „vyřešil“ tak, že je bez řádného zdůvodnění smetl ze stolu. Proto je posílám znovu, tentokrát s podrobnějším komentářem. Věřím, že se jimi budou odpovědní činitelé zabývat seriózně, byť se jedná o názory pouze poučeného laika, podložené celoživotní osobní zkušeností s vlivem železnice na život obyvatel žijících v jejím bezprostředním okolí.

I.

Hlavní velký problém lidí žijících v sousedství železnice v obci je **hluk, který provoz železnice generuje.**

Všechna místní měření hluku (výsledky měření hluku provedené na mé parcele v minulosti se v archivech údajně nezachovaly, v podkladech jsou měření z roku 2017 a poslední z května 2019) generovaného provozem na železnici jsou plus – minus stejná a opakovaně potvrdila, že

- se jedná o hluk značný, který i **za hranicí ochranného pásma dráhy** (dále OPD) nejednou překračuje zákonem tolerované hodnoty, které jsou už tak díky platné vládní vyhlášce velmi měkké...
- provozovatel hluku jeho negativní dopad na okolí v minulosti i do budoucna „vyřešil“ odvoláváním se na **starou hlukovou zátěž** (dále jen SHZ) a nijak doloženými tvrzeními, že díky použitým technologiím dojde ke snížení intenzity hluku provozem železnice generovaného

Přestože jsem ve svém podání z února letošního roku výslovně upozornil na projektantem zcela přehlíženou skutečnost, že **největší imise hluku, které zasahují (nejenom) moji nemovitost, jsou generovány přejezdem vlaků přes výhybky**, této záležitosti se ani doplněný projekt slovem nezmiňuje. Nezbyvá, než se otázce hluku generovaného železnici věnovat podrobněji:

- 1) Na mém názoru, že SHZ nebylo a není možné chápat a zneužívat jako na věky věků daný polštář, kterým je možné do konce světa „zdůvodňovat“ nadlimitní hodnoty provozem zdejší dráhy generovaného hluku, se nic nezměnilo ani po té, co Sobotkova vláda tento relikt vrátila do praxe a tedy dál přežívá i v případech zásadních rekonstrukcí železnice. Tento termín byl před mnoha lety použit proto, aby byl dán provozovatelům hluku časový prostor, ve kterém

- by se mohli s požadavky zákona č.258/2000 Sb. a Nařízením vlády č. 272/2016 Sb, ekonomicky únosným způsobem vyrovnat. Jsem realista, nesmysl schválený Sobotkovou vládou platí. To ale neznamená, že další překračování takto změkčených limitů má být tolerováno...
- 2) Nicméně i to Sobotkovou vládou značně degradované původní Nařízení vlády 272/2011 Sb. zachovalo a i přes další dílčí změny tohoto předpisu stále v současnosti tedy platí, co je v **Nařízení vlády č. 272/2016 Sb. § 11, v odstavci 5, písmeno a)** uvedeno:

(5) *Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A staré hlukové zátěže stanovený součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}50}$ dB a korekce pro starou hlukovou zátěž uvedené v tabulce č. 1 části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení **zůstává zachován** i*

- a) *po položení nového povrchu vozovky, prováděné údržbě a rekonstrukci železničních drah nebo rozšíření vozovek **při zachování směrového nebo výškového vedení** pozemní komunikace nebo **dráhy***

Jak se lze dočíst v základním materiálu předkladatele (soubor 00_Dokumentace Lysá_Nymburk) V kapitole **B.1.5., podmínka** zachování směrového nebo výškového vedení dráhy na mnoha místech rekonstruované železnice **splněna nebude**, cituji :

B.1.5.

Nový návrh směrového a výškového řešení byl proveden s cílem maximálně zachovat stávající polohu kolejí. Kromě stavebních úprav v kolejišti bude stavební činnost probíhat i na drážních zařízeních mimo kolejiště.

Toto se týká především lokality:

- **železniční stanice Kostomlaty nad Labem a nově zbudované odbočky Hákov, kde jsou nová technologická zařízení umístěna do nového technologického objektu. Dále se to bude týkat přesunutí nástupišť v zastávkách Kamenné Zboží, Stratov a Ostrá .**
- **obou zhlaví žst. Kostomlaty, kde dochází ke změně polohy kolejí zvětšením poloměrů oblouků**

Konec citace.

- 3) Pro snazší orientaci připomínám, že v předkládaných materiálech je dále uvedeno, že při rekonstrukci železnice budou nově vybudovány **výhybny v k.ú. Stratov** (mým odhadem 2 km nových tratí). V k.ú. Kostomlaty nad Labem pak dojde **k výstavbě 6. koleje** (mým odhadem délka 1 km), **k prodloužení všech staničních kolejí na minimální délku 780 m** k posunům kolejí z důvodu **výstavby ostrovního nástupiště** a ke zmíněným **posunům a narovnávání oblouků obou zhlaví**. K posunům tratí z důvodu budování nových nástupišť dojde **ve všech dotčených stanicích**. Délky těchto úprav nelze odhadnout, předložené materiály bližší informace neuvádějí, respektive se mi je nepodařilo objevit...

Přes tyto nesporné skutečnosti předkladatel záměru na všech místech, kde se píše o hluku, který generuje provoz železnice, tvrdošíjně využívá/zneužívá pojmu *stará hluková zátěž*. To považuji za nepřijatelné a je na MŽP a KHS, aby toto napravily.

II.

Nejenom proto, abych prokázal, že i se zakalkulováváním staré hlukové zátěže jsou intenzity hlukové zátěže již dnes neúnosné a často překračují platné hygienické limity, uvádím následující:

- 1) Pro potřeby záměru bylo v květnu 2019 provedeno na mé nemovitosti nové měření intenzity hluku, jehož výsledky potvrdily každému soudnému člověku známý fakt, že projíždějící vlaky generují značný hluk. V protokolu č. 142-190506-2 tohoto měření hluku je uvedeno, cituji:

Max. povolené hodnoty v chráněném venkovním prostoru staveb:

$L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB(A)}$ v denní době

$L_{Aeq,T} = 55 \text{ dB(A)}$ v noční době

Stará hluková zátěž

V měřeném úseku lze *dle informací objednatele* uvažovat korekci pro starou hlukovou zátěž, tzn. hlukové limity v chráněném venkovním prostoru staveb jsou:

$L_{Aeq,T} = 65 \text{ dB(A)}$ v denní době

$L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB(A)}$ v noční době

Přepočítané hodnoty hladin hluků jednotlivých vlaků na denní a noční ekvivalentní hodnoty pak jsou:

Dle dat z měření	Celodenní ekvivalentní hladina hluku $L_{Aeq,16h}$ dB(A)	Celonoční ekvivalentní hladina hluku $L_{Aeq,8h}$ dB(A)
6.5.2019	62,8 dB	63,0 dB

Výsledná hodnota včetně nejistoty měření je určena:

$$L_{Aeq,T} = x (L_{Aeq,T}) + K - U$$

$x (L_{Aeq,T})$ je ekvivalentní hladina akustického tlaku v měřicím místě

K – korekce na umístění mikrofonu

U – rozšířená nejistota měření

Místo měření M (DEN)

$$L_{Aeq,16h} = 62,8 - 2 - 1,6 = 59,2 \text{ dB(A)}$$

Místo měření M (NOC)

$$L_{Aeq,8h} = 63,0 - 2 - 1,6 = 59,4 \text{ dB(A)}$$

Vypočítaná hladina hluku z železniční dopravy je **59,2 dB(A)** pro denní dobu.

Vypočítaná hladina hluku z železniční dopravy je **59,4 dB(A)** pro noční dobu.

Konec citace.

Takže po započítání korekcí a kalibrací vyšel výsledek, kdy **hodnoty hluku se o několik desetin dB vešly do limitu**. Tento výsledek na samé hraně zákonných limitů změkčených SHZ se zadavatel nestydí komentovat slovy, cituji:

*„Jednoznačně lze vyhodnotit plnění hygienických limitů hluku pro denní dobu v současné době i po realizaci záměru se zohledněním příslušných korekcí ve všech referenčních bodech, mimo č.p. 126. U tohoto bodu dojde po realizaci záměru k poklesu hlukové zátěže. V noční době jsou na přetížených komunikacích III. třídy překračovány hygienické limity již v současnosti. Realizací přeložek **sice nedojde k tak výraznému zlepšení, aby hlučnost klesla do zákonných limitů ve všech referenčních bodech při zohlednění příslušných korekcí, přesto dojde k výraznému celkovému poklesu hlučnosti v okolí záměru.***

Lze konstatovat, že provoz záměru na zbylé části trati na veřejné zdraví bude trvalý, malý.“

2) V základním materiálu 00_Dokumentace Lysá Nymburk předkladatel uvedl, že

- a) hlukový model kalibroval pomocí měření na 6 místech - **u obydlí nacházejících se nejbližší dané trati.**
- b) lze použít pro dnešní a budoucí hladiny hluku korekci nazvanou **stará hluková zátěž** a na základě toho uvádí tyto hodnoty limitů pro dnešní a budoucí intenzitu hluku:
pro hluk z dopravy na dráhách s použitím korekce pro starou hlukovou zátěž
6:00 – 22:00 hod.: $L_{aeq,T}$ = hodnota hluku v roce 2000+2 dB.
22:00 – 6:00 hod.: $L_{aeq,T}$ = hodnota hluku v roce 2000+2 dB.
- c) Hodnoty naměřené v roce 2017 pak předkladatel uvedl v tabulkách č. 7 a 8.

Nejenom pro mě jsou v těch tabulkách významné hodnoty naměřené v roce 2017 u referenčních míst č. 3 a 4 (viz text podání), která se nacházejí v naší obci a místa měření byla ve vzdálenosti cca 10 m od kolejí. Byly naměřeny a po přepočítání vyšly intenzity hluku **55,9 a 59,8 dB pro den a 56,2 a 59,9, dB pro noc.** Potom při srovnání vzdáleností měřících míst od koleje je nepřehlédnutelné, že letošní měření intenzity hluku s výslednými hodnotami **59,2 a 59,4 dB naměřenými ale cca 65 metrů od koleje** s těmi referenčními hodnotami nekoreluje.

A druhá nepřehlédnutelná skutečnost je, že **v měřícím protokole z letošního měření hluku je uveden naprosto odlišný způsob zohlednění staré hlukové zátěže s odlišnými výsledky (65 a 60 dB)... Co tedy platí?**

Pro úplnost připomínám jinde zmíněnou skutečnost, že z letos naměřené hodnoty intenzity hluku ve vzdálenosti cca 65 m od koleje vyplývá, že **na ostatním venkovním prostoru (nejenom) mé nemovitosti musí docházet ke značnému překračování hodnot jakkoli přepočítaných intenzit hluku i při použití institutu SHZ již dnes, respektive již dlouhé roky...**

3) Dopotčítávat dnes po téměř 20 letech údajnou intenzitu hluku generovaného tehdejší železničním provozem je pro konkrétní místa pouze hrubý odhad, protože celý výpočet je postaven pouze a jenom na počtech a druzích tehdy údajně tam projetých vlaků. Chybí informace o stavu trati, poloze výhybek, kolejových stycích, rychlostech průjezdu vlaků... Podstatně se prý i změnil způsob výpočtu intenzity hluku tehdy (a nelze prý proto ani srovnávat naměřené hodnoty staré s dnešními...). To vše jsou významné skutečnosti, které měly na výslednou intenzitu hluku rozhodující vliv a které dnešní výpočet hluku generovaného

provozem na železnici v roce 2000 zohledňuje pouze přibližně, pokud vůbec. A jedná-li se o potřebu posoudit tehdejší intenzitu hluku s dnešními jeho hodnotami s přesností na 1 dB při úrovni okolo 60 dB, kdy dnes hraje významnou roli při vyhodnocování limitní/nadlimitní intenzita hluku například korekce *rozšířená nejistota měření* ve výši 1,6 dB, pak nelze než konstatovat, že se jedná o **přesný výpočet založený na nepřesných vstupních datech...** **Takto získané číslo pak zásadním způsobem má ovlivňovat život mnoha lidí v obci dnes a na mnoho desetiletí do budoucna...**

- 4) V podkladu **08c0-HS-Lysá-Nymburk doplnění Kostomlaty.pdf** je pro změnu uvedeno:

Při srovnání výše uvedených výsledků a platných limitů lze vyhodnotit, že stávající hluková zátěž je v denní době překračována v jednom referenčním bodě. Hluková zátěž ve výhledovém stavu v denní době nebude překračována v žádném referenčním bodě. V noční době jsou sice legislativní limity překračovány u většiny referenčních bodů ve stávajícím stavu i výhledu (v referenčních bodech, kde nelze přiznat SHZ), avšak realizací silničních přeložek dojde k celkovému výraznému zlepšení hlukové situace.

Nevím jak kdo, ale já vnímám to, že při měření hluku **pouze jednoho sledovaného prostoru** (hluk v *chráněném venkovním prostoru obytné budovy mimo OPD*) za optimálních podmínek byly naměřené hodnoty hluku generovaného provozem dráhy přepočítány (nenapadám ani měření ani výpočet) a **výsledek je na samé hranici povolených hodnot**, tak já to vnímám jako jasné prokázání toho, že **jakékoli další i nevelké zhoršení vstupních parametrů** (zvýšení počtu vlakových souprav, zvýšení rychlosti vlakových souprav, prodloužení vlakových souprav, zvýšení hmotnosti ročně přepravovaného zboží po dané železnici, opotřebení kolejového svršku = zhoršení rovinatosti kolejnic, deformace tvarů komponent výhybek, destrukce kolejových izolačních styků, uvolnění přídržných spon kolejnic, zhoršení kvality kolejového lože, zanedbávaná údržba komponent železnice a patrně ještě další vlivy, které jako laik ani neznám, ale i jiné teplotní a vlhkostní poměry ovzduší, stav zeleně při měření hluku.....) **bude mít zákonitě za následek citelný nárůst intenzity hluku železnicí generovaného a tedy i překročení povolených hlukových imisí.**

- 5) V podkladech záměru je opakované tvrzeno, že veškeré budoucí nárůsty parametrů, které ovlivňují intenzitu hluku generovaného provozem železnice ***budou plně kompenzovány stavebními opatřeními při realizaci záměru:*** použitím kvalitnějších kolejnic, jejich tichým upevněním k pražcům, kvalitnějším provedením lože, nárůstem zastoupení kotoučových brzd na vagonech (což není stavební opatření, ale budiž). Proti tomu namítám, že

a) tato tvrzení zadavatele nejsou nikde konkretizována jak co do použitých materiálů, komponent ať už použitých dnes či slibovaných použít při rekonstrukci této dráhy za pár let, tak kvantifikována co do měřitelného vyjádření jejich přínosu při snižování intenzity generovaného hluku.

b) tato tvrzení zadavatele nemají mnoho prostoru se v budoucnu projevit, protože to letošní měření hluku s výsledkem na samé hraně povolených hodnot bylo provedeno v místě, kde na železnici sotva skončily rozsáhlé rekonstrukční práce, při kterých byl zcela vyměněn jak kompletní kolejový svršek, tak i lože včetně přebroušení zde se nacházející nové výhybky. Byl zde osazen nový izolační styk kolejí, na nových pražcích jsou osazeny W spony. Jako laik nemohu posoudit kvalitu kolejnic, nicméně přínos k potlačení hluku těch „tichých“, pokud ještě nebyly osazeny dnes, je stejně nevelký... A nedovedu si

představit, že **tato značná investice bude za 4 - 5 let zcela znehodnocena , vše bude znovu vybagrováno a znovu postaveno v lepší kvalitě...**

- c) sebetišší konstrukce a materiály kolejového lože a svršku nic nenadělají s hlavním zdrojem hluku generovaného provozem železnice nejenom v blízkosti mé nemovitosti. Tím zdrojem **vysokoenergetického pulzního hluku** jsou přejezdy ocelových kol železničních vozidel přes ocelové výhybky. Čím těžší vagon, čím větší počet náprav, čím vyšší rychlost, tím větší hluk. Tato závislost není, bohužel, lineární, hluk roste mnohem, mnohem rychleji s růstem uvedených vstupních hodnot... Připomínám, že rychlost vlaků se má po rekonstrukci zvýšit až na 160 km/h (při měření v květnu letošního roku nákladní vlaky údajně dosahovaly v průměru 86 a osobní 109 km/h, rychlost projíždějících vlaků ale nebyla měřena, proto jsem se na to zeptal a dostalo se mi vysvětlení, že *rychlost vlaků prý hygienu nezajímá...*), že se má zvýšit počet vlaků z dnešních cca 60 000 na víc jak 90 000 souprav za rok, že při rekonstrukci dráhy budou prodlužovány staniční koleje na 780 m, aby se na ně vešly vlaky, které dnes mají délky maximálně poloviční... **Nárůsty hned několika vstupních parametrů od jeden a půl až na dvojnásobky** znamenají pro jednotlivá navýšení intenzity generovaného hluku při použití pouze druhé mocniny nárůsty na dvoj až čtyř násobek u každé jedné hodnoty, jejichž dopad na výslednou hodnotu intenzity hluku roste synergeticky.
- d) **hluk generovaný přejezdy vlaků přes výhybky nemohou nijak snížit sebetišší kotoučové brzdy byť by byly namontované na všech projíždějících vagonech a lokomotivách**, což snad není nutné dál rozebírat. Zde je dobré zmínit, že při letošním měření hluku hluk generovaný při brždění vlaku nehrál roli, protože vlaky zde nebrzdily...
- e) v podkladech záměru opakovaně předkládané představy zadavatele o snížení hluku nasazením nových kolejových vozidel neodpovídají praktické zkušenosti, kdy například nové kontejnerové soupravy systému **Innofreight** generují při přejezdu výhybek evidentně největší hluk a i po údajném přebroušení zdejší výhybky jako jediné drážní vozidlo dokáží i na té nové železnici na mém domě, který stojí mimo OPD, při průjezdu rozvíbrovat okenní tabulky...
- Představám předkladatele o obměně kolejových vozidel neodpovídá skutečnost, kdy provozovatelé stále využívají i historický vozový park, lokomotivy, které by mohly být cenným exponátem muzea a skutečnost, že ČD dávají do oběhu v Německu vyřazené vagony dává tušit, že to ani s obnovou vozového parku osobních vlaků nebude tak žhavé, o nákladních ani nemluvě... Rozhodně nelze očekávat jakékoli výrazné změny k lepšímu v řádu desetiletí.
- 6) Pozoruhodné je i tvrzení zadavatele uvedené v materiálu *08c-HS-Lysá-Nymburk doplnění Kostomlaty.pdf*, jednak v tabulce *Tab. 6 a 7* (řádek 2., referenční bod 2) a pak i ve vyhodnocení tamtéž:

Doprava stávající stav – bez zahrnutí silniční dopravy.....hluk 48,0 dB

Doprava stávající stav – se zahrnutím silniční dopravy.....hluk 59,6 dB

Doprava výhled – bez zahrnutí silniční dopravy.....hluk 48,7 dB

Doprava výhled – se zahrnutím silniční dopravyhluk 52,9 dB

Když tyto informace porovnám s měřením **hluku výhradně ze železniční dopravy** (viz text měřicího protokolu ze dne 6. 5. 2019 a kdo zná intenzitu silniční dopravy v daném čase a místě, ví i bez toho, že vliv silniční dopravy na celkovou hladinu hluku je v tomto místě zanedbatelný), je zřejmé, na jakých základech jsou tyto - byť všelijak dle metodiky pro zvýšení přesnosti korigované - výpočty postaveny.

Pro dokreslení ještě připomenu fotografie umístění měřicího mikrofону při měření dne 6.5.2019, které jasně potvrzují, že mezi mikrofonom a přilehlou veřejnou komunikací stál patrový RD se sedlovou střechou, stejně velký dům pak stojí po 3 metry široké proluce na západní straně domu a na východní je bez proluky stojící další RD. Tedy odstínění, spíš zvuková izolace veřejné komunikace je značná. Ostatně i v měřicím protokolu je uvedeno, že **hluk pozadí při měření byl na úrovni 43,2 dB, tedy pro výsledek měření hluku pocházejícího z provozu železnice naprosto bezvýznamný.**

Nahlíženo z jiné strany: pro dosažení výsledné hodnoty součtu dvou zdrojů hluku ve výši 59,6 dB, když intenzita jednoho zdroje hluku činí 48,0 dB (zadavatelem uvedený údajný hluk výlučně z provozu na dráze) pak intenzita druhého zdroje hluku by musela dosahovat hodnoty přes 59 dB! Jinými slovy hluk na veřejné komunikaci by musel být mnohonásobně silnější než hluk ze železnice i kdyby mezi těmito zdroji nestály domy. Poněkud absurdní, že.

Vše výše napsané pod tímto bodem je ale vztaženo k jedné konkrétní poloze referenčního bodu (v místě umístění měřicího mikrofону při letošním měření hluku). Tam jsem tento referenční bod č. 2 alokoval na základě poněkud nezřetelného obrázku č. 5 v uvedeném materiálu předkladatele, který bohužel tento ani jiný referenční bod nijak nepopsal. Je zřejmé, že přemístění referenčního bodu i jenom o několik metrů může vést v reálu k naprosto odlišným výsledkům měření intenzity hluku. Analogicky: **nespecifikování všech rozhodných dat tedy i přesné polohy virtuálních referenčních bodů má za následek naprosté znevěrohodnění jakéhokoli výsledku. Tedy opět přesné výpočty z nepřesných vstupních dat...**

Hluk generovaný provozem na pozemní komunikaci v okolí (nejenom) mého domu je a i v budoucnu patrně zůstane naprosto bezvýznamný s ohledem na značně převažující hluk generovaný železnicí. Je zbytečné mařit čas počítáním virtuálního hluku, když se vychází z virtuálních parametrů a není ani specifikováno místo, pro které je ta virtuální intenzita hluku spočítána... Stejně je zcestná úvaha uvedená v záměru, že *po realizaci plánovaných přeložek komunikací dojde u domu čp. 126 k výraznému poklesu hlučnosti o 4,8 dB...* Protože jediné, co může v oblasti hluku realizace plánovaných přeložek komunikací domu 126 přinést, je **zvýšení hlukové zátěže v severní části mé zahrady**, protože násobně vzroste hustota provozu vozidel na komunikaci nacházející se podél železnice... No a kromě zvýšení hluku od projíždějících vozidel tato úprava komunikací nám ještě přinese spoustu imisí ve formě výfukových plynů, prašnosti...

- 7) Pokud zůstanu u kategorie *hlukové imise*, je třeba připomenout, že měření provedené 6.5.2019 se věnovalo výhradně měření hluku **mimo OPD na okraji chráněného venkovního prostoru – 2 m od budovy.** Co se týká **ostatního venkovního prostoru ať už v OPD nebo mimo něj, v zadavatelem předloženém materiálu o tom nic není uvedeno**, tedy kromě opakovaných **neúplných** citací zákonů a nařízení vlády a značně nepoužitelné malůvky izofon předložených na dvou stranách A4. To považuji za vážný nedostatek. Z principu šíření zvuku prostorem lze dovodit, že **je-li hladina hluku 65 metrů od zdroje hluku na úrovni téměř 60 dB, bude ve vzdálenosti 10 m od zdroje hluku mnohonásobně větší, jedno zda-li ve dne nebo v noci.**

Dále se materiál předložený zadavatelem **nijak blíž nezabývá hlukem pronikajícím do interiéru domů**. Teoreticky lze dovodit, že hluk o intenzitě téměř 60 dB vypočítaný na základě měření 2m před fasádou domu pronikne do interiéru domu i přes kvalitní a zavřené výplně stavebních otvorů (**i po útlumu průchodem výplněmi stavebních otvorů o 25 – 30 dB, je hluk pronikající z železnice do interiéru bytu značný...**). Při otevřených oknech či dveřích pak musí být intenzita hluku v interiéru domu téměř totožná s tou naměřenou venku, opět jedno, zda-li je to ve dne nebo v noci. **Ani tímto problémem se zadavatelem předložené materiály nezabývají, což považuji za ještě větší nedostatek.**

Předložený materiál se rovněž vůbec nezabývá ani vysokoenergetickým impulzním hlukem (dále jen VEIH), který vzniká právě při přejezdu vlaků přes výhybky a kolejové styky, co kolo, to rána ocelovým kladivem do kusu rezonující oceli... Nedostatek o to větší, že VEIH je ohodnocen srážkou - 12 dB v přípustných limitech hlukové zátěže...

- 8) Z předložených materiálů **není možné přesně určit úroveň hladiny hluku** generovaného provozem železnice **pro jednotlivé domy nacházející se v dosahu tohoto hluku**. Považuji za nezbytné tento problém podrobně zmapovat, nelze ho odbýt několika počítačem namalovanými šmouhami pro 13 km dlouhou trasu na dvou listech A4. Nejenom proto, že ty šmouhy mají poněkud divné barvy v porovnání s na nich uvedenou legendou, ale zejména proto, že tyto malůvky vůbec nerespektují ani tak zásadní zdroje hluku jako jsou výhybky, v místě křížení s pozemní komunikací hluk téměř zmizí, okraje některých izofon jsou nelogicky a se strojovou přesností zvlněné...
- 9) K nejasnostem okolo hluku v předložených materiálech patří i otázka, **co bude s bývalým strážním domkem u přejezdu u Rozkoše?** Stejný domek ve stejné vzdálenosti od kolejí jako domek čp. 51 v Kamenném Zboží, který je tak zasažen hlukem a vibracemi, že by měl být zbourán. **Ale ten u Rozkoše jako by nebyl, v předkládaném materiálu o něm není zmínka .**
- 10) V *Doplnění hlukové studie na základě stanoviska obce Kostomlaty nad Labem ze dne 5. 2. 2019* je na straně 9, Obr.3 a Tab. 4 uveden výhledový stav intenzity dopravy **ale bez uvedení času, kdy že to má nastat**. Kromě toho tam uvedená intenzita v místě D odečtená od intenzity v místě E dává výsledek vyvolávající spoustu otázek:
Podle tohoto popisu by měl být denní auto provoz v ulici Hronětická vypočitatelný jako rozdíl provozu v místech E a D. $E - D = 637$ aut, která přijedou/odjedou do/ze slepé enklávy, kterou tvoří cca 20 nemovitostí (a z nichž je několik neobývaných). Z toho prý bude 50 nákladních aut ve dne a dalších 6 nákladních aut ještě během noci. Intenzita provozu v místě D prý bude pouze 269 vozidel a z toho jenom 25 nákladních aut... To vše - troufnu si tvrdit - pro mnohem větší soubor nemovitostí, než kolik jich je v lokalitě, kam vede provoz po ulici Hronětická... A to nepočítám tranzitní provoz, který zde i po vystavění nadjezdu u Rozkoše a zrušení přejezdu v ulici Hronětická stejně bude.
Z takovýchto podivných představ je pak exaktně vypočítávána hluková zátěž... To vypadá docela na nějakou „účelovku“, pak může někdo i spočítat, že **se v budoucnu u domu čp. 126 rapidně sníží úroveň hluku o 6,8 dB...** Při pohledu na mapu je zřejmé, že i po zrušení stávajícího přejezdu do Rozkoše zůstane ulice 9. května nejkratší cestou vozidel minimálně z výše uvedených dvou oblastí jedoucích jak do/z Lysé tak do Rozkoše či Lán. A kudy asi pojedou vozidla z této části ulice 9. května do centra obce nebo do Nymburka? Pojedou delší trasou - nejdříve v protisměru k nadjezdu a pak na Nymburk, nebo rovnou po směru na Nymburk? A co vozidla, která přijedou do této části obce od západu (dopravní obsluha, návštěvníci...), budou se na ulici 9. května otáčet nebo zvolí pohodlnější trasu na křižovatku ke kostelu?

Ještě připomenu že existuje vědecky dokázaný jev zvaný **dopravní indukce**, díky kterému až na výjimky v praxi po otevření nové silnice (přeložky) sice intenzita dopravy na krátký čas klesne, celkový nárůst počtu aut ale původní úroveň hluku brzy dožene. **Čím větší silniční kapacita je k dispozici, tím větší je objem dopravy...**

- 11) Z mnoha dalších nejasností či chyb v předloženém materiálu ještě připomenu větu, která se nachází například na straně 33 v materiálu *00_Dokumentace Lysá _Nymburk* (ale i jinde):

Bude zachována PHS u referenčních bodů 1, 10 (stávající dřevěný plot).

Značení referenčních bodů je v předloženém materiálu značně chaotické, nepřehledné, prostě matoucí už jenom proto, že není pro konkrétní bod jedinečné. Nicméně za referenční bod č. 1 je opakovaně v různých souborech převážně označován bod u čp. 51 v Kamenném Zboží. (Stejně je označen i bod u recyklační linky, ale je zřejmé, že k té se výše uvedený text nemůže vztahovat). Toho se ale výše uvedený text nemůže týkat, tento dům čp. 51 má být zbourán. Identifikaci zmíněného referenčního bodu č. 10 jsem nikde nenašel...

- 12) Stejně tak následující text z téhož materiálu nelze přiřadit ke konkrétní stavbě:

Vzhledem k naměřeným stávajícím hodnotám hlukové zátěže a vypočteným modelovým hodnotám pro výhled v roce 2030 není nutné realizovat protihlukovou stěnu, vzhledem k umístění objektu a rozhledovým poměrům to ani není možné. Vzhledem k hraničnímu limitu pro hlukovou zátěž v noční době s korekcí pro starou hlukovou zátěž ve výhledu pro rok 2030 doporučujeme instalaci individuálních protihlukových opatření např. okna s protihlukovými vlastnostmi a nucené větrání.

Takže se ani nelze dovědět, komu jsou adresovány tyto knížecí rady jak má majitelem zdroje hluku poškozený spoluobčan za něj na vlastní náklady sanovat velkou hlukovou imisi, které je dlouhodobě provozem železnice vystavován on i jeho rodina...

Hluk - shrnutí

Závěrem znovu připomínám, že **předložený záměr nesplňuje podmínky pro přiznání tzv. staré hlukové zátěže**, jak je v úvodu mého vyjádření podrobně zdůvodněno (na přelomu stran 1 a 2).

K hlukovým imisím vyjadřuji nejenom moje hluboké přesvědčení, že **postavit železnici s výše uvedenými dopravními parametry se při přiblížení k obydlené lokalitě, natož když ji protíná, nemůže poctivě vypořádat řešení, které odmítá použití protihlukových stěn**. Tento názor je v souladu v předložených materiálech uvedenými měřeními i výpočty hlukových poměrů za současného stavu, kdy je na mnoha místech prokázáno překračování povolených intenzit hluku i při započítání SHZ.

Provozovatel železnice nejenom, že nehodlá napravit současný vadný stav, ale snaží se prosadit provedení investice, která v mnoha ohledech, tak jak je navržena, musí imisemi takto navržené stavby životní prostředí obyvatel nutně značně zhoršit. **Je na odpovědných orgánech, aby tomu zabránily.**

Tvrzení předkladatele o kompenzacích či dokonce o snížení hlukových emisí při provozu rekonstruované železnice považuji za nedoložené, neprokázané a hlavně nereálné. Kromě výpočtů a odborných expertíz je nasnadě i jednoduchá otázka: **Proč na všech mně známých lokalitách,**

kde došlo k rekonstrukci nebo výstavbě železničních tratí se stejnými parametry jako má mít předložený záměr, proč byly a jsou nedílnou součástí těch staveb soubory protihlukových stěn? Nejnověji například trať do Havlíčkova Brodu nebo výstavba koridoru do Českých Budějovic (tam na úseku dlouhém 19,9 km postaví 2,205 km proti hlukovým stěnám, přestože se trasa vyhýbá obcím a víc jak 2 km vede v tunelech...).

III.

Látky obecně nazývané azbest

S mojí námitkou z kraje letošního roku:

V oznámení není vyhodnocení vlivů látek obecně nazývaných azbest.

se předkladatel „vypořádal“ sdělením:

S azbestem nebude nakládáno, nebyl identifikován v průběhu průzkumu, viz sumární tabulka odpadů v příloze č. 12.

s poznámkou „Vyřízeno“

Z této reakce je zřejmé, že zadavatel netuší, o čem je řeč, což u tak rozsáhlého díla, jakým předkládaný záměr je, je poněkud tristní zjištění.

Byl bych rád, kdyby s azbestem skutečně nebylo během realizace záměru nakládáno, ale pokud zadavatel netuší, že se azbest běžně a i hojně vyskytuje v kamenivu, které je velmi podstatnou částí železnice, se kterou by se mělo nejenom manipulovat, ale měla by se i zpracovávat v drtičce, pak jeho tvrzení lze považovat pouze za **ledabylý pokus bagatelizovat závažný problém.**

Toto moje hodnocení plně potvrzuje zadavatelem zmíněná tabulka v příloze č. 12, v níž je u dvou odlišných odpadů - *asfaltový beton bez dehtu* a *kamenná suť* - nejenom uvedeno, že ty dva různé odpady budou vyprodukovány v naprosto stejném množství, ale ke všemu ta množství prý budou váhově totožná na dvě desetinná místa a to hned na několika různých staveništích! Kdo chce, ať té pohádce věří.

Nikde jsem se nedočel (což ještě neznamená, že to v tom podání není...), že by tam bylo uvedeno něco jako že budou odebrány/odebírány vzorky stávajícího kameniva, které na rekonstruované trati leží a ty pak laboratorně zkoumány na obsah azbestu a pokud se přítomnost azbestu v tomto kamenivu potvrdí, nejenom, že takové kamenivo nepoputuje do recyklační linky, ale bude s ním nakládáno jako s nebezpečným odpadem, ani že u nově ukládaného kameniva bude investor požadovat laboratorně doloženou certifikaci materiálu na obsah azbestu... NIC, azbest má zadavatel za **vyřízený**...

Pokud se někomu zdá moje psaní o azbestu nevěrohodné, doporučuji mu kontaktovat někoho z ČAPOA, třeba Ing. Zoju Guschlovou, Ph.D.

+420 739 531 559

zoja.guschlova@fosterbohemia.cz

Datová schránka: rniriy8

Lze se podívat i na weby, které se touto problematikou zabývají, například:

<http://www.caoh.cz/odborne-clanky-a-aktuality/azbest-jako-hrozba.html>

https://www.lidovky.cz/lide/azbestovy-zabijak-je-vsude-kolem-nas-cesi-jsou-nepochopitelne-lhostejni-mini-odbornice-guschlova.A190428_194806_lide_ele
(o kamenivu je řeč na konci rozhovoru)

Při psaní o azbestu si nemohu nevzpomenout, jak mohutný víc jak 10 metrů vysoký sloupec prachu nedávno stoupal od „zametacího stroje“ při konečné úpravě štěrkového lože rekonstruované železnice a pomalu se snášel na obec... Byl v něm azbest, kdo ví?

IV.

Nadjezd u Rozkoše a napojení Lán na něj

- 1) Nový nadjezd u Rozkoše je situován mnohem blíže ke stávající zástavbě, než bylo občanům v minulosti prezentováno. Dnes v materiálech navrhovatele uvedená trasa nevyhnutelně imisemi citelně zasáhne RD nacházející se v této lokalitě a znehodnocuje zde k obci přilehlé pozemky pro další výstavbu RD.
Projeví se zde zejména hlukové imise vozidel nejenom akcelerujících do svahu nadjezdu, ale i hluk z provozu železnice a na protilehlé straně od vozidel jedoucích po frekventované silnici III. Třídy...
- 2) V místě odbočení silnice Nymburk – Lysá na nadjezd u Rozkoše bych očekával **kruhový objezd** jako bezpečnější a pro provoz „rychlejší“ řešení, nejenom proto, že do této křižovatky je ještě zaústěna cesta k hájovně... Místa je tu dost a pravděpodobně by kruhový objezd vyšel lépe i pro napojení místní komunikace z prostoru Cikánky, než jak je v předloženém materiálu navrhováno napojení na T křižovatce.
- 3) **Nově vedenou trasu napojení Lán na tento nadjezd považuji za nevhodnou** zejména proto, že:
 - a) na severní straně nadjezdu má vzniknout **úrovňová křižovatka v obloucích**
 - b) na konci nové silniční spojky na silnici Kostomlaty - Lány je podobně nevhodná **křižovatka 4 cest s úhlem napojení „hlavního tahu“ menším než 90°**
 - c) mezi těmito dvěma křižovatkami jsou na trase nové silniční spojky Rozkoš – Lány **další dvě křižovatky** – napojení na stávající silnici vedoucí podél železnice, **tedy celkem 4 nové křižovatky** se všemi z toho plynoucími důsledky
 - d) výše popsaná konfigurace povede k tomu, že část vozidel bude i nadále využívat dnešní trasu, zejména **průjezd před domy v ulici podél dráhy...**
 - e) tak jak je trasa prezentována v materiálu navrhovatele znamená, že **je celá vedená po zemědělském půdním fondu** (dále jen ZPF), dojde ke značné **fragmentaci dotčených pozemků na obtížně obhospodařovatelné a špatně dostupné plochy.**
- 4) Při pohledu na mapu tohoto území není těžké zjistit, že se nabízí **z více důvodů mnohem vhodnější řešení** napojení Lán na nadjezd u Rozkoše, viz příloha **Laický návrh výhodnější trasy napojení Lán na nadjezd u Rozkoše**. Toto řešení má oproti předloženému zadavatelem tyto nesporné výhody:
 - a) **Trasa propojení je kratší a z větší části vede po trase dnešní polní cesty.**

- b) **Zabere mnohem méně ZPF** a to i v případě, že by zadavatel změnil názor a vedl rovný úsek silnice do Lán podél železnice po tělese stávající silnice.
 - c) **Fragmentace polí by byla mnohem menší, jejich dostupnost a obhospodařování neproblematické, téměř v dnešní podobě.**
 - d) **Sníží hlukové imise** nejenom pro lokality již dnes hlukem železnice přetížené tím, že mnohem dřív a jednoznačněji odvede dopravu mimo zastavěné území a trasou vzdálenou od železnice.
 - e) Na trase by vznikly **pouze dvě přehledné** i pro kamiony neproblematické **křižovatky tvaru T** a jeden, dva sjezdy pro napojení polností. Ještě mnohem lepší by bylo postavit kruhový objezd i na severní straně nadjezdu...
 - f) **Správce železnice by měl** k dispozici pro údržbové mechanismy **stávající komunikaci v celé délce** tak říkajíc **výhradně pro sebe**, nedocházelo by ke komplikacím, které již dnes, při mnohem menším provozu jak železnice tak na té silnici již dochází, viz loňská rekonstrukce železnice...
- 5) O řešení nahrazujícím rušené přejezdy u Kamenného Zboží a na okraji Nymburka, tedy **o nadjezdu u Kamenného Zboží, o jeho napojení na stávající komunikace a z toho plynoucí dopady jsem v předložených materiálech našel pouze kilometrovník, kde by měl stát, jinak nic.**
- 6) V materiálech je uvedeno, že v daném úseku dráhy **dojde ke zrušení 8 ze 13 dnešních přejezdů**. Vyjmenovány jsou tam pak 3, *které bylo nutné zachovat*: u zastávek Kamenné Zboží, Ostrá a Stratov ev. km 325,809, 332,708 a 333,790 . **Do pěti scházejí dva**, které to jsou jsem nezjistil. Zajímá mě především osud přejezdu v Kostomlatech nad Labem na východní straně obce u areálu společnosti Dagros. **Jeho zrušení by mělo - mimo jiné – i citelný dopad na intenzitu silniční dopavy, následně na hlučnost i další imise v obci...**

V.

Ostatní imise a jiné dopady provozu železnice na život v obci

- 1) V předložených materiálech jsem nenašel zmínku o **lidských fekáliích, kterými nás minimálně některé vlaky ČD i v roce 2019 častují**. Zdánlivě to s rekonstrukcí železnice nesouvisí, ale nerad bych se dočkal toho, že plánované citelné navýšení počtu osobních vlaků bude mít za následek i zvýšení těchto imisí.
- 2) Stejně je možno napsat o provozování naftových lokomotiv, které jsou nejednou ve stavu, že se z nich valí černý kouř mohutnější, než jaký býval před desetiletími vyfukován parními lokomotivami.
- 3) **Pro nedostatek času jsem zatím ještě neprostudoval všechny předložené materiály**, tedy nevím, zda-li je v nich text popisující **emise prachu vznikající provozem železnice**, pouze jsem se dočetl, že stejně jako všechny ostatní možné negativní dopady z provozu železnice na život obyvatel i emise prachové jsou dle předkladatele údajně naprosto bezproblémové... **Pak je na místě otázka, kde se berou ty haldy prachu (odhadem desítky, spíš stovky tun na km trati), které se během několika let nahromadí v železničním náspu?**
- 4) **Prostupnost krajiny** není totéž co *prostupnost obce natož průchodnost podchodu pod železnici*.

Snížení počtu přejezdů ze 13 na 5 je výrazné omezení prostupnosti krajiny umocněné navíc značným nárůstem jak rychlosti tak množstvím a zvýšením délky vlaků. Zachování podchodu na místě bývalého přejezdu na Lány (u OÚ) ani postavení nadjezdu u Rozkoše nevykompenzují zhoršení průchodnosti krajiny zrušením toho přejezdu u OÚ. Přitom bylo a je reálné nahradit tento přejezd podjezdem alespoň pro osobní automobily, zejména, když parametry tam umístěného podchodu (3m šířka, 2,5m výška) mají už blízko parametrům potřebným pro podjezd pro osobní automobily... Provozovateli železnice ale jde v první řadě o peníze, nikoli o prospěch obyvatel...

V souvislosti se zrušením přejezdu u OÚ a jeho „nahrazením“ nadjezdem u Rozkoše předkladatel záměru píše o *odvedení dopravy z vnitřní části obce přímo na silnici tvořící páteřní dopravní trasu v dotčeném území* a o tom, že *vlivem plynulé jízdy dojde spíše k poklesu emisí na ujetý km*. Jaksi při tom ale zapomene sdělit, že se tím zvýší imise hluku v již tak přetížené oblasti podél té trasy a zejména skutečnost, že absolutní produkce emisí tím značně naroste, prodlouží se doba jízdy, spotřeba pohonných hmot, na té objíždce projede několik křižovatek... to vše vztaženo ke stavu, kdyby byl v místě rušeného přejezdu vybudován podjezd pro osobní automobily...

5) *Vliv záměru na krajinu a její ráz bude malý při realizaci i provozu záměru.*

Vlivy záměru na hmotný majetek bude během realizace záměru a provozu záměru nulový.

Jedná se o opravu elektrifikované trati...

Realizace záměru neovlivní strukturu obyvatelstva...

Toto je náhodný výběr dalších suverénních tvrzení předkladatele záměru, se kterými nelze souhlasit. Stačí si představit, co by se v obci Kostomlaty nad Labem změnilo, kdyby ta železnice vedla jenom 3 km severněji nebo jižněji...

VI.

Závěr

Plně souhlasím s tvrzeními uvedenými v závěru materiálu předkladatele a sice že

Veškeré negativní vlivy, které by záměr mohl přinést, mohou být technicky nebo organizačně zajištěny a eliminovány.

...je možné konstatovat, že je v silách investora realizovat záměr tak, aby nebyly výrazně negativně ovlivněny antropogenní ani přírodní systémy a celkově životní prostředí.

Pouze je k tomu nezbytné dodat, že by to musely být priority investora. Těmi ale jsou peníze.

Ty ovlivňují již přístup předkladatele záměru, odráží se to v obsahu předložených materiálů: místo seriózního přístupu k problematice a poctivého vypořádání se s existujícími problémy, které takto rozsáhlá stavba zákonitě přináší, je často možné nalézat mlžení, polopravdy a bagatelizování. Pro takovýto přístup je příznačný již zmíněný příklad, kdy je v předložených materiálech uvedeno, že *vlivem plynulé jízdy dojde spíše k poklesu emisí na ujetý km*. Že ale dojde k násobnému nárůstu absolutní produkce emisí, již zmíněno není, stejně se zapomene uvést, že se tím zvýší emise hluku v již tak hlukovými emisemi přetížené oblasti, že se prodlouží doba jízdy, spotřeba pohonných hmot, na té objíždce musí řídič projet několik dalších křižovatek...

Mnohem závažnější je pak bagatelizace již dnes velmi špatného stavu v oblasti hlukových imisí. V předložených materiálech se lze opakovaně dočíst:

Jednoznačně lze vyhodnotit plnění hygienických limitů hluku pro denní dobu v současné době i po realizaci záměru se zohledněním příslušných korekcí ve všech referenčních bodech, mimo č.p. 126. U tohoto bodu dojde po realizaci záměru k poklesu hlukové zátěže. V noční době jsou na přetížených komunikacích III. třídy překračovány hygienické limity již v současnosti. Realizací přeložek sice nedojde k tak výraznému zlepšení, aby hlučnost klesla do zákonných limitů ve všech referenčních bodech při zohlednění příslušných korekcí, přesto dojde k výraznému celkovému poklesu hlučnosti v okolí záměru.

Lze konstatovat, že provoz záměru mimo objektu Kamenné Zboží 51 na veřejné zdraví bude trvalý, malý z hlediska nárůstu hluku.

Hodně zašmodrchané povídání o tom, že **vše je i v oblasti hlukových imisí údajně OK (až na jeden dům...), pouze hlučnost neklesne do zákonných limitů.** (Do těch limitů se ale po realizaci záměru vejde právě jenom ten dům čp. 126, protože pouze okolo tohoto domu záhadně poklesne silniční provoz, což vhodně spočítané dá tento překvapivý virtuální výsledek...). Všechna ta v předloženém záměru stále dokola opakovaná ale nedoložená, neprůkazná tvrzení mají jediný cíl: obhájit neobhájitelné tvrzení, že není potřeba při této rekonstrukci železnice instalovat PHS, což ale vyvrací reálné měření, přírodní zákony a běžná praxe na stejných stavbách.

Znovu opakuji, co jsem napsal v úvodu tohoto vyjádření: **realizace tohoto záměru ruší možnost využívat korekci nazvanou stará hluková zátěž na této dráze a to nejenom proto, že dojde ke značným změnám ve směrovém a výškovém vedení dráhy, ale i proto, že podstatně vzroste intenzita emitovaného hluku, která již dnes na mnoha místech překračuje zákonné limity i při započítání korekce SHZ...**

Z důvodů výše uvedených nezbyvá než navrhnout, aby předložený záměr byl zamítnut, případně vrácen předkladateli k zásadnímu přepracování.

Josef Touš
9. května 126
Kostomlaty nad Labem

