

Z Á Z N A M

z externého pracovného rokovania ktoré sa uskutočnilo dňa 25.09.2007 v Dopravoprojekte, a.s.

Prítomní: podľa priloženej prezenčnej listiny

Predmet rokovania: Štúdia prepojenia železničného koridoru TEN-T s letiskom a železničnou sieťou v Bratislave

Cieľ rokovania: Prerokovanie hlukovej štúdie

Priebeh rokovania:

Po privítaní uviedol Ing. arch. Horváth že predmetom rokovania je informácia o predbežných výstupoch spracovávanej hlukovej štúdie a jej dopadoch na rozsah protihlukových opatrení. Po stručnej informácii o rozsahu stavby projektu TEN-T, uviedol Dr. Machlica ako spracovateľ štúdie, že táto je spracovaná na výhľadový rozsah dopravy pre rok 2020, intenzity dopravy boli prevzaté z odsúhlasenej dopravnej technológie, pričom oproti dnešnému stavu sa predpokladá nárast 30 - 50 % podľa jednotlivých traťových úsekov. Rýchlosť vlakov bola uvažovaná max. 80 km/hod. a ako primárne protihlukové opatrenia bolo uvažované s novým koľajovým zvrškom s príslušnými podložkami pod päťou koľajnice a s bezstykovou koľajou. Zistenia ako budú protihlukové opatrenia v území jednotlivých stavieb eliminovať vplyv železničnej dopravy prezentoval na obrázkoch, ktoré boli grafickým výstupom použitého výpočtového programu. Ako technicky ešte realizovateľnú uvažoval do výpočtu protihlukovú stenu o výške 7,50 m. V grafických výstupoch boli vykreslené izofóny s priebehom 45 dBA, ktorá je limitná pre obytné územia v noci, ostatné izofóny boli prezentované v odstupňovaní po 5 dBA.

V rámci diskusie k zadaniu vstupov do výpočtu, k výsledkom a k jednotlivým prezentovaným lokalitách, uviedli prítomní tieto pripomienky a názory:

Ing. Štecko požadoval rozdelenie štúdie tak aby táto zohľadňovala jednotlivé stavby tak ako sú pripravované do výstavby. Takéto rozdelenie umožní separátne posudzovanie jednotlivých a značne rozdielnych území, ktorými stavba prechádza. Požiadal o výpočet hlukových pomerov aj pre výšku steny 2,5 - 3,0 m, ktorým by sa overilo aký je rozdiel zníženia hluku pri takomto návrhu výšky steny, čo by mohlo preukázať efektívnosť predloženého návrhu. Upozornil na technické problémy realizácie navrhovaných protihlukových stien. Odporučil navrhnuť realizáciu sekundárnych opatrení tam kde nebude možné realizovať protihlukové steny v plnej výške. Úpravy by sa realizovali na základe meraní po uskutočnení stavby.

Ing. Švancár uviedol že orgány hygienickej služby nedostatočne pri povoľovaní stavieb kontrolujú plnenie podmienok, ktoré ŽSR dáva k navrhovaným stavbám z hľadiska vplyvu hluku zo železničnej dopravy. Upozornil na prípady, keď stavebníci nerešpektujú pri investičnej výstavbe požiadavky železníc na protihlukové úpravy, následne objekty predajú a noví vlastníci resp. nájomcovia sa sťažujú na hluk zo žel. dopravy. Uviedol že u nových objektoch by sa dali vyhľadať stanoviská, ktoré ŽSR uplatnilo, u starších objektoch to však nie je možné.

Ing. Kačo vyslovil názor, že pátranie po takých objektoch pokladá za zbytočné. Jedná sa o problém celej stavby a niekoľko objektov ktoré by sa vypátrali a kde napriek požiadavke riešiť protihlukové úpravy sa to nerealizovalo, nič nezmení na požadovanom rozsahu riešenia protihlukových úprav, keďže po stránke fyzikálnej sa hluk šíri v území kontinuálne.

Ing. Mečár upozornil že v prvom rade je potrebné uvažovať s odstraňovaním zdrojov hluku na primárnej strane a protihlukové steny by sa mali navrhovať až tam, kde primárne opatrenia neprinášajú dostatočné výsledky. Obdobne podľa smerníc TSI sa hluk emitujúci vozidlami musí znižovať, takže k roku uvedenia stavby do prevádzky sa to už musí vo výpočtoch zohľadniť. Navrhol realizovať výsadbu stromov ako náhradu protihlukových stien.

Dr. Machlica uviedol že až 25 m široký pás vzrastlej zelene dokáže znížiť hladiny hluku a aj to len o cca 2 - 3 dBA, takéto riešenie aj tak nie je účinné v zimnom období.

Ing. Longa potvrdil nízku účinnosť vysádzanej zelene a doplnil že vybudovaním tak vysokých protihlukových stien môže dôjsť aj k lokálnym zmenám mikroklimy. K otázke výšky protihlukových stien uviedol, že v procese posudzovania EIA sa zaoberáme aj estetickým vnímaním protihlukových stien v jednotlivých konkrétnych lokalitách stavby. Navrhol aby pri návrhu protihlukových stien bol dôraz kladený na oblasti s rodinnou a individuálnou zástavbou, vyššie obytné objekty by sa riešili sekundárnymi opatreniami.

Ing. Rybár upozornil že postup výpočtu hlukovej záťaže je správny. lebo podľa platných vyhlášok sa počíta samostatne pre železničnú dopravu, pokiaľ potrebu výpočtu vyvoláva železnica svojou investičnou výstavbou, a samostatne napr. pre cestu pokiaľ stavebník cesty vyvolá potrebu výpočtu. V otázke prípadného neuvažovania vplyvu na záhradkársku osadu je potrebné preukázať jej dočasnú existenciu. Pripomenul že železnica zmeškala možnosť vyhlásenia ochranných hlukových pásiem pre železničné trate, kde by bolo bývalo vymedzené územie v ktorom bolo možné prekračovať všeobecné limity hluku. V prípade že by takéto hlukové pásma boli legislatívne definované, nebolo by potrebné tento problém riešiť pod tlakom súčasných, už veľmi prísnych predpisov. Potvrdil, že v súčasnosti je už modelovanie vplyvu hluku v území na veľmi vysokej úrovni a výsledky sú veľmi presné. Upozornil v tejto súvislosti na nevhodne realizovanú protihlukovú stenu v Petržalke.

Ing. arch. Horváth k námietkám smerujúcim k prezentovaným záverom štúdie uviedol, že hluková štúdia musí preukázať ako a v akom rozsahu existujúce technické riešenia dokážu splniť predpísané hygienické limity a preto pokladá postup spracovania štúdie za správny.

Závery:

Hluková štúdia bude doplnená o výpočet pre variant protihlukových stien s výškou 2,5 – 3,0 m.

Hluková štúdia bude v závere obsahovať návrh odporúčaní v ktorých úsekoch stavby realizovať protihlukové steny a ich výšku so zdôvodnením takéhoto návrhu riešenia.

Hluková štúdia bude v závere navrhovať realizáciu sekundárnych protihlukových opatrení v tých miestach a úsekoch, kde realizácia protihlukových stien nebude z technických, dopravných, bezpečnostných, urbanistických, estetických a iných možná, alebo vhodná.

Zapísal: Ing. Kačo