


Doplňující údaje:

0	31.7.2004	1.vydání	Ing. Hamplová v.r.	Ing. Hamplová v.r.	Ing. Halama v.r.	Ing. Babič v.r.
Rev.	Datum	Popis	Vypracoval	Kreslil/psal	Kontroloval	Schválil
Objednatel: <b>MINISTERSTVO DOPRAVY ČR</b> odbor dopravní politiky nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1					Souprava:	
Zhotovitel: <b>IKP Consulting Engineers, s.r.o.</b> Jirsikova 5/538, 186 00 Praha 8 tel: 255 733 111, fax: 255 733 605 e-mail: info@ikpce.com, http: www.ikpce.com						
Projekt: <b>KOORDINAČNÍ STUDIE VRT 2003</b>					Číslo projektu:	<b>P 2 0 2 7</b>
					VP (HIP):	Ing. M. Hamplová
					Stupeň:	studie
Kraj:					Datum:	7/2004
Obsah: <b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>					Archiv:	
					Formát:	107 A4
					Měřítko:	-
					Část:	<b>A</b>
					Příloha:	

Při návrhu liniových tras, tedy i koridorů VRT, se z hlediska půdy v kvalitativně dobrých oblastech nelze vyhnout záboru kvalitních půd. Je však nutné co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, hydrologické a odtokové poměry v území a síť zemědělských účelových komunikací; odnímat jen nejnútnejší plochy a co nejméně ztěžovat obhospodařování ZPF.

### 3.7 Archeologie

Podle § 22 zákona 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, jsou při provádění stavební činnosti na území s archeologickými nálezy stavebníci povinni již od doby přípravy stavby tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Je-li stavebníkem právnická osoba nebo fyzická osoba, při jejímž podnikání vznikla nutnost záchranného archeologického výzkumu, hradí náklady záchranného archeologického výzkumu tento stavebník; jinak hradí náklady organizace provádějící archeologický výzkum. Obdobně se postupuje, má-li se na takovém území provádět jiná činnost, kterou by mohlo být ohroženo provádění archeologických výzkumů.

### 3.8 Hluk

Hluk vysokorychlostních tratí je jednou z mála význačných škodlivin a záporných vlivů (hned po záboru půdy a dělicím efektu v krajině), které mohou tratě mít. Je natolik výrazným a specifickým fenoménem, že se jím zabývají akustičtí specialisté již léta.

Hluk se při tak vysokých rychlostech chová jiným způsobem, než na jaký jsme zvyklí u standardních či modernizovaných tratí. Průjezd vlaku se akusticky více podobá spíš výstřelu než liniovému zdroji, mění se frekvenční spektrum hluku i jeho zdroje. Při rychlostech cca nad 280 km/h se začíná výrazně podílet na výsledné hlučnosti aerodynamika karosérie vozů, ale především aerodynamický hluk sběrače (pantografu), který se jen velmi obtížně ovlivňuje, vzhledem ke své hlavní funkci, napájí kontaktem několika málo cm<sup>2</sup> elektrickým proudem hnací jednotku. Při rychlosti 300 km/h se podílí sběrač již rovným dílem na produkci hluku jako zdroj kolo/kolejnice. Hluk šířící se od kol (od země) lze technickými prostředky vcelku úspěšně omezovat. Hluk „vysílaný“ z výšky od sběrače nelze ve většině případů protihlukových bariér zachytit, a proto je třeba s tímto efektem dopředu počítat a nespolehat zcela na účinnost protihlukových stěn. V porovnání s klasickou železnicí je zde rozdíl v mnohem kvalitnější jízdni dráze i vozidlové skříni s výrazně aerodynamickým tvarem, které působí příznivě na snížení hladiny emitované hluku. Kratší soupravy jedoucí 2 – 3 x vyšší rychlostí než na klasické železniční trati znamenají podstatné zkrácení doby expozice okolí tratě.

Nejvyšší přípustné hodnoty hluku se stanovují podle nařízení vlády 88/2004 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 502/2000 S., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Výpočet orientačních předpokládaných hladin hluku z provozu na vysokorychlostních tratích vychází z předpokládaných dopravních výkonů na trati. V tomto stupni dokumentace nelze však detailní akustické výpočty provádět.

Při trasování byla předběžná snaha zajistit min. vzdálenost 250 m od obydlených sídel a zón, jakožto přijatelný kompromis, který byl dále upravován dalšími požadavky dle závažnosti lokálního střetu zájmů a následné volby priorit. To samozřejmě vyvolá do budoucna potřebu řešit problém technickými prostředky dle místních podmínek, tedy pomocí protihlukových stěn, valů, stínících objektů, zářezů i tunelů.