

Ing. Václav Volejník

Hlukové studie a poradenství v oblasti hluku
Studie pro EIA, ÚŘ, DSP
Průkazy SHZ, podklady pro ČOP

Akustická studie pro oznámení záměru RETEK Prosenice – Recyklace plastových odpadů

k. ú. Proseničky

Objednatel

Ing. Pavel Četl

držitel autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí

IČ: 70434395

Oznamovatel

RETEK s.r.o.

Tiskařská 257/10

108 00 Praha 10 - Malešice

Datum zpracování

31. 3. 2026

Zpracoval

Ing. Václav Volejník

IČ: 08125546

Zpráva

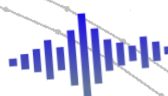
Č. 26.424

Václav Volejník
ING. VÁCLAV VOLEJNÍK

tel.: +420 733 693 157

mail: vaclav.volejnik@gmail.com

Hlukové studie a poradenství v oblasti hluku
Studie pro EIA, ÚŘ, DSP
Průkazy SHZ, podklady pro ČOP



Ing. Václav Volejník
Kancelář: Bayerova 23, Brno
733 693 157
e-mail: vaclav.volejnik@gmail.com
web: www.noHluk.cz
IČ: 08125546

Akustická studie pro oznámení záměru RETEK Prosenice – Recyklace plastových odpadů

Obsah

| | |
|---|----|
| 1. Zadání práce | 3 |
| 2. Limity hluku | 3 |
| 3. Popis | 4 |
| 4. Hluk ze stacionárních zdrojů a areálové dopravy | 5 |
| 4.1 Popis současných a připravovaných zdrojů hluku | 5 |
| 4.2 Popis zdrojů hluku záměru | 6 |
| 4.3 Metodika výpočtu | 6 |
| 5. Silniční doprava | 7 |
| 5.1 Intenzita dopravy | 7 |
| 5.2 Intenzita dopravy společnosti Retek, s.r.o. - stav po rozšíření | 8 |
| 5.3 Intenzita vyvolané dopravy záměru | 8 |
| 5.4 Metodika výpočtu | 9 |
| 5.5 Stanovení korekcí hygienického limitu | 9 |
| 6. Závěry | 10 |
| 6.1 Hluk šířený ze stacionárních zdrojů | 10 |
| 6.2 Hluk šířený ze silniční dopravy | 10 |
| Příloha 1 | 11 |
| Příloha 2 | 12 |
| Příloha 3 | 13 |
| Příloha 4 | 15 |
| Příloha 5 | 23 |



1. Zadání práce

Tato studie byla vypracována na objednávku zpracovatele oznámení „RETEK Prosenice – výstavba nové haly“, Ing. Pavla Cetla, IČ: 70434395.

Podkladem pro studii byly informace o záměru včetně stacionárních zdrojů a vyvolané dopravy.

Dále byly použity informace z dokumentace oznámení „RETEK PROSENICE“, Ing. Pavel Cetl 2025 a „Prosenice - RETEK, recyklace plastů“, zpracované Ing. Lenkou Bajerovou, září 2023.

2. Limity hluku

Hygienické limity hluku a vibrací pro pracoviště, chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb, chráněný venkovní prostor a způsob měření a hodnocení hluku a vibrací pro denní a noční dobu stanoví nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ze dne 24. srpna 2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Určujícím ukazatelem hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku, je ekvivalentní hladina akustického tlaku $A L_{Aeq,T}$ a odpovídající hladiny v kmitočtových pásmech. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhluchnějších hodin ($L_{Aeq,8h}$), v noční době pro nejhluchnější 1 hodinu ($L_{Aeq,1h}$). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku $A L_{Aeq,T}$ stanoví pro celou denní ($L_{Aeq,16h}$) a celou noční dobu ($L_{Aeq,8h}$).

Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A , s výjimkou hluku z leteckého provozu, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A L_{Aeq,T} = 50$ dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 3 část A k tomuto nařízení.

Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000, je dána korekce +10 dB. Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001, je dána korekce +18 dB.



3. Popis

Ve východní části areálu firmy Retek, s.r.o. se nyní připravuje rozšíření společnosti, výstavba nového objektu, který je rozdělen na 2 části. První část je určena pro výrobu plastových výlisků, druhá část byla navržena pro skladování výrobků a surovin a případný další rozvoj výroby. Toto rozšíření bylo podrobeno zjišťovacímu řízení ve smyslu § 7 zákona č. 100/2001 Sb., součástí posouzení byla i „Akustická studie pro oznámení záměru RETEK Prosenice – výstavba nové haly“, č. 24.366, 12. 8. 2024.

Záměr, který je předmětem tohoto posouzení spočívá v návrhu umístění technologie pro recyklaci plastového odpadu do části haly, v níž byl původně uvažován sklad. Jeho realizace tedy nebude spojena s výstavbou nových budov, zpevněných ploch ani komunikací. Předpokládá se využití stávající infrastruktury areálu a zázemí.



Obr. 1 Areál RETEK Prosenice – Recyklace plastových odpadů

4. Hluk ze stacionárních zdrojů a areálové dopravy

4.1 Popis současných a připravovaných zdrojů hluku

Na střechách budov v současné době nejsou umístěny žádné zdroje hluku, zdroje hluku v areálu tvoří areálová doprava, vysokozdvizné vozíky a samotná výrobní hala. Uvažované zdroje hluku jsou uvedeny v následující tabulce.

K areálu je v současné době příjezd z komunikace U Nádraží a dále na komunikaci III/43610.

Tabulka 1 **Emise hluku stacionárních zdrojů, stav**

| Zdroj | Počet | Emise hluku Akustický výkon (dB) | |
|-----------------------------|------------------------------------|---|---------------|
| | | Denní doba | Noční doba |
| Vysokozdvizný vozík (VZV-8) | 4 ks | $L_w = 75$ dB | $L_w = 75$ dB |
| Hala 3 | - | Hluk uvnitř haly $L_{pA} = 85$ dB Neprůzvučnost fasád $R_w = 20$ dB Neprůzvučnost střechy $R_w = 20$ dB | |
| Vrata 1 | 2 ks | $L_w = 60$ dB | $L_w = 60$ dB |
| Vrata 2 | 1 ks | $L_w = 60$ dB | $L_w = 60$ dB |
| Vrata 3 | 1 ks | $L_w = 75$ dB | $L_w = 75$ dB |
| Vrata 4 | 1 ks | $L_w = 60$ dB | $L_w = 60$ dB |
| Vrata 5 | 1 ks | $L_w = 60$ dB | $L_w = 60$ dB |
| Areálová doprava | Osobní vozidla Nákladní vozidla | 40 jízd 4 jízd | - |

Na střeše budovy, která je součástí připravovaného rozšíření areálu jsou uvažované vzduchotechnické jednotky a chladicí jednotky pro administrativu, další zdroje hluku v areálu budou areálová doprava, vysokozdvizné vozíky a samotná výrobní hala. Vysokozdvizné vozíky se budou v denní době pohybovat kolem celého areálu, v noční době pouze na severní straně nové haly. Uvažované zdroje hluku jsou uvedeny v následující tabulce.

Realizací rozšíření dojde k demolici některých budov a přesunu celé výroby do nové haly.

Areál bude napojen i na východní straně na komunikaci III/43610.

Tabulka 2 **Emise hluku stacionárních zdrojů, připravované rozšíření areálu**

| Zdroj | Počet | Emise hluku Akustický výkon (dB) | |
|-------------------------------|-------|---|--------------------------|
| | | Denní doba | Noční doba |
| Vzduchotechnické jednotky | 6 ks | $L_w = 55$ dB | $L_w = 55$ dB |
| Chladicí jednotky | 6 ks | $L_w = 50$ dB | - |
| Vysokozdvizný vozík 1 (VZV-1) | 3 ks | $L_w = 75$ dB | - |
| Vysokozdvizný vozík 2 (VZV-2) | 1 ks | $L_w = 75$ dB | $L_w = 75$ dB |
| Nová hala | | Hluk uvnitř haly $L_{pA} = 85$ dB Neprůzvučnost fasád $R_w = 40$ dB Neprůzvučnost střechy $R_w = 35$ dB | |
| Vrata I - jih | 3 ks | $L_w = 60$ dB (otevřená) | - |
| Vrata I - sever | 3 ks | - | $L_w = 60$ dB (otevřená) |
| Vrata II - jih | 9 ks | $L_w = 75$ dB (otevřená) | |
| Vrata II - sever | 3 ks | - | $L_w = 75$ dB (otevřená) |
| Areálová doprava | | Osobní vozidla 60 jízd Nákladní vozidla 8 jízd | - |



4.2 Popis zdrojů hluku záměru

Posuzovaný záměr oproti variantě s rozšířením nepřidává žádné nové venkovní stacionární zdroje, pouze vyvolanou dopravu.

Uvažována je nová areálová doprava v počtu 2 dodávek a 2 nákladních vozidel, tedy 4 pohyby dodávek (2 příjezdy a 2 odjezdy) a 4 pohyby nákladních vozidel.

4.3 Metodika výpočtu

K výpočtům hluku byl použit software LimA 5, verze 2025. Šíření hluku ze silniční dopravy a stacionárních zdrojů hluku je modelováno podle metodiky CNOSSOS-EU (uvedené ve směrnici komise EU 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES, 1. 7. 2015), metodika je doporučena Metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, ze dne 18. 10. 2017. Metodika je určená k výpočtu hluku, v oktávových pásmech, způsobeného zdroji hluku při jejich šíření venkovním prostorem pro různé atmosférické podmínky. Vypočteny byly hodnoty hluku šířeného ze stacionárních zdrojů a areálové silniční dopravy.

Hodnocené varianty

- stav po realizaci připravovaného rozšíření areálu a
- stav po realizaci rozšíření areálu a současně posuzovaného záměru.

Ve výpočetním modelu byl výškopis zadán vrstevnicemi po 1 m, dále byly do modelu zadány budovy s příslušnými výškami a zdroje hluku, pro obě posuzované varianty.

Vypočteny byly hodnoty hluku šířeného ze stacionárních zdrojů a areálové dopravy mimo veřejné komunikace.

Parametry zdrojů jsou uvedeny v tabulce 1 a 2, zvlášť v denní a v noční době.

Parametry výpočtu

- činitel zvukové pohltivosti země G v blízkosti zdrojů hluku 0,1, jinde 0,3;
- koeficient zvukové pohltivosti fasád všech objektů byl zadán 0,2.

Vypočteny byly hodnoty hluku šířeného ze stacionárních zdrojů a areálové dopravy mimo veřejné komunikace, před fasády nejbližších chráněných budov viz tabulku 3.

Tabulka 3 Bod výpočtu

| Označení | Využití | Adresa | Podlaží |
|----------|-------------|---------------|-------------|
| 1, 2 | Rodinný dům | U Nádraží 138 | 1. NP |
| 3 | Rodinný dům | U Nádraží 137 | 1. NP |
| 4 | Rodinný dům | U Nádraží 133 | 1. NP |
| 5 | Bytový dům | U Nádraží 130 | 1. a 2. NP |
| 6 | Bytový dům | U Nádraží 129 | 1. až 3. NP |
| 7 | Rodinný dům | U Nádraží 126 | 1. a 2. NP |
| 8 | Rodinný dům | Radvanice 54 | 1. a 2. NP |

Umístění bodů je patrné z přílohy 1, umístění stacionárních zdrojů je v příloze 2, vypočtené hodnoty jsou v tabulce přílohy 3. Hodnoty hluku jsou vypočítány jako hodnoty hluku dopadajícího na fasádu posuzované stavby, tj. bez odrazu hluku od posuzované fasády.



Pro názornost byly vypočítány hlukové mapy ve výšce 4 m nad zemí, hlukové mapy zobrazují celkovou situaci imise hluku a jsou proto prezentovány včetně odrazů hluku od všech budov, viz přílohu 4. Hlukové mapy nejsou určeny pro hodnocení shody imise hluku s limity hluku.

5. Silniční doprava

5.1 Intenzita dopravy

Dopravně inženýrské podklady byly převzaty z celostátního sčítání dopravy provedené v roce 2025 (CSD2025) Ředitelstvím silnic a dálnic ČR (viz přílohu 5).

V následující tabulce 4 jsou uvedeny intenzity dopravy použité v modelu pro současný stav rok 2026 a výhledový stav rok 2030. Intenzity dopravy byly přepočtené na základě prognóz intenzit automobilové dopravy (TP 225, Prognóza intenzit automobilové dopravy III, vydání, EDIP s.r.o. 2018). Průměrné jízdní rychlosti a podíly noční dopravy jsou uvedeny v tabulce 5. Podíly noční dopravy byly vypočteny pomocí Technických podmínek Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů dopravy na životní prostředí (TP 219, EDIP s.r.o. 2019).

Tabulka 4 Intenzity dopravy (RPDI)

| Komunikace | Sčítací úsek | Rok 2026 | | | Rok 2030 | | |
|------------|--------------|----------------|----------------|------------------|----------------|----------------|------------------|
| | | Vozidla celkem | Osobní vozidla | Nákladní vozidla | Vozidla celkem | Osobní vozidla | Nákladní vozidla |
| 47 | 7-0340 | 7 777 | 6 907 | 870 | 8 180 | 7 275 | 905 |
| 47 | 7-0347 | 7 978 | 7 036 | 942 | 8 386 | 7 406 | 980 |
| 04724 | 7-2860 | 1 949 | 1 897 | 52 | 2 051 | 1 997 | 54 |
| 43415 | 7-5050 | 4 819 | 4 473 | 346 | 5 068 | 4 709 | 360 |
| 4368 | 7-5060 | 1 611 | 1 558 | 53 | 1 695 | 1 640 | 55 |
| 43610 | 7-5068 | 823 | 712 | 111 | 865 | 750 | 116 |
| D1 | 7-8900 | 8 715 | 7 076 | 1 638 | 9 190 | 7 470 | 1 720 |

Tabulka 5 Průměrné jízdní rychlosti a podíly noční dopravy

| Komunikace | Sčítací úsek | Podíl noční dopravy | | Průměrné jízdní rychlosti km.h ⁻¹ | |
|------------|--------------|---------------------|------------------|---|------------|
| | | Osobní vozidla | Nákladní vozidla | Denní doba | Noční doba |
| 47 | 7-0340 | 6% | 8% | 45/85 | 50/90 |
| 47 | 7-0347 | 6% | 8% | 85 | 90 |
| 04724 | 7-2860 | 6% | 7% | 45/85 | 50/90 |
| 43415 | 7-5050 | 6% | 7% | 45/65/85 | 50/70/90 |
| 4368 | 7-5060 | 6% | 6% | 40/45/85 | 40/50/90 |
| 43610 | 7-5068 | 7% | 7% | 45/85 | 50/90 |
| D1 | 7-8900 | 7% | 18% | 130 | 130 |



5.2 Intenzita dopravy společnosti Retek, s.r.o. - stav po rozšíření

Intenzita dopravy pro současný stav je uvažována 44 vozidel v denní době, z toho 40 osobních a 4 těžká nákladní vozidla. V připravovaném rozšíření areálu je uvažováno s navýšením pohybu osobních vozidel na 60 a 8 nákladních vozidel.

Intenzita vozidel v připravovaném rozšíření areálu (příjezd + odjezd) je uvažovaná 20 osobních vozidel a 4 těžká nákladní vozidla. Doprava je uvažována pouze v denní době.



Obr. 2 Úseky komunikací, vyvolaná doprava

Tabulka 6 Intenzita dopravy v připravovaném rozšíření areálu

| Č. úseku | Úsek | Osobní vozidla | Dodávky | Nákladní vozidla | Celkem |
|----------|--------------------------------------|----------------|---------|------------------|--------|
| 1 | Celkový vjezd do areálu | 20 | 0 | 4 | 24 |
| 2 | Komunikace III/43610 směr Radvanice | 4 | 0 | 0 | 4 |
| 3 | Komunikace III/43610 směr I/47 | 16 | 0 | 4 | 20 |
| 4 | Komunikace I/47 směr Osek nad Bečvou | 8 | 0 | 2 | 10 |
| 5 | Komunikace I/47 směr Prosenice | 8 | 0 | 2 | 10 |

5.3 Intenzita vyvolané dopravy záměru

Intenzita vozidel (příjezd + odjezd) vyvolaná záměrem je uvažovaná 4 dodávky a 4 těžká nákladní vozidla. Doprava je uvažována pouze v denní době.

Tabulka 7 Intenzita dopravy záměru

| Č. úseku | Úsek | Osobní vozidla | Dodávky | Nákladní vozidla | Celkem |
|----------|--------------------------------------|----------------|---------|------------------|--------|
| 1 | Celkový vjezd do areálu | 0 | 4 | 4 | 8 |
| 2 | Komunikace III/43610 směr Radvanice | 0 | 0 | 4 | 4 |
| 3 | Komunikace III/43610 směr I/47 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| 4 | Komunikace I/47 směr Osek nad Bečvou | 0 | 2 | 0 | 2 |
| 5 | Komunikace I/47 směr Prosenice | 0 | 2 | 0 | 2 |

5.4 Metodika výpočtu

K výpočtům hluku byl použit software LimA 5, verze 2025. Šíření hluku ze silniční dopravy je modelováno podle metodiky CNOSSOS-EU. Metodika je určena k výpočtu hluku, v oktávových pásmech, způsobeného zdroji hluku při jejich šíření venkovním prostorem pro různé atmosférické podmínky. Vypočteny byly hodnoty hluku šířeného ze silniční dopravy.

Varianty výpočtu

- rok 2026 a 2030 - stav po realizaci připravovaného rozšíření areálu a
- rok 2030 - stav po realizaci rozšíření areálu a současně posuzovaného záměru.

Parametry výpočtu

- činitel zvukové pohltivosti země G v blízkosti zdrojů hluku 0,1, jinde 0,3;
- koeficient zvukové pohltivosti fasád všech objektů byl zadán 0,2;
- povrchy vozovek byly zadány živice.

Do výpočetního modelu byly přidány komunikace s parametry dle tabulek 4 až 6. Pro variantu se záměrem byly připočteny i vozidla vyvolaná záměrem, viz tabulku 7.

Parametry komunikace – rychlost a povrch, byly zadány stejné pro hodnocené stavy.

Umístění bodů výpočtu u chráněných staveb je patrné z přílohy 1, vypočtené hodnoty jsou v tabulce přílohy 3. Hodnoty hluku jsou vypočítány jako hodnoty hluku dopadajícího na fasádu posuzované stavby, tj. bez odrazu hluku od posuzované fasády.

Pro názornost byly vypočítány hlukové mapy ze silniční dopravy pro současný stav a výhledové stavy. Hlukové mapy jsou vypočteny ve výšce 4 m nad zemí, zobrazují celkovou situaci imise hluku a jsou proto prezentovány včetně odrazů hluku od všech budov, viz přílohu 4. Hlukové mapy nejsou určeny pro hodnocení shody imise hluku s limity hluku.

5.5 Stanovení korekcí hygienického limitu

Dominantním zdrojem hluku v okolí záměru u nejbližších chráněných staveb je silniční doprava na komunikaci III. třídy 43610. Uvedená komunikace byla v provozu před 1. 1. 2001, viz obrázek 3, lze tedy pro tyto komunikace použít korekci +18 dB a hygienický limit pro hluk z dopravy je v denní době $L_{Aeq,16h} = 68$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 58$ dB.





Obr. 3 **Letecké snímky**, rok 1999 a 2025

6. Závěry

6.1 Hluk šířený ze stacionárních zdrojů

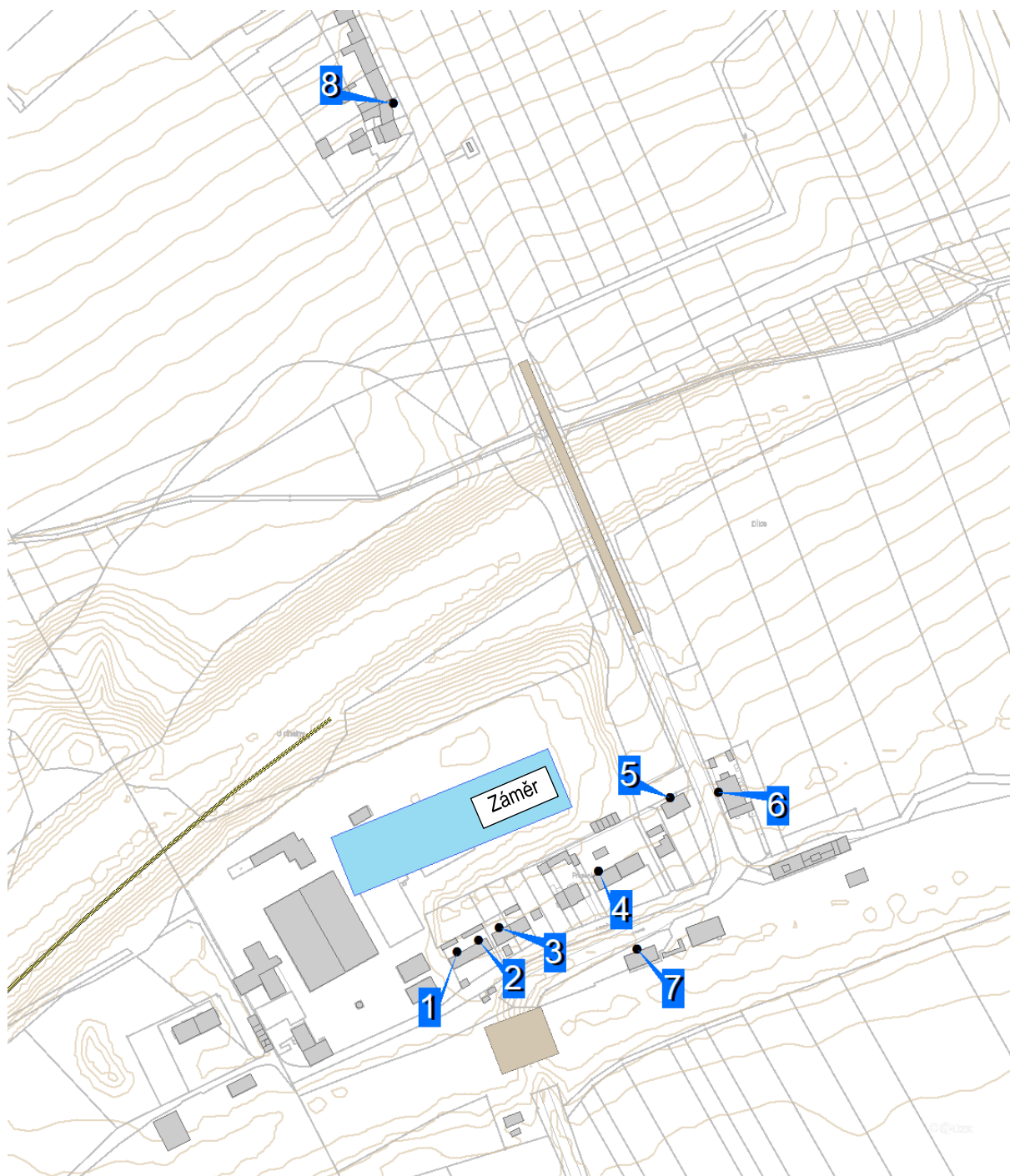
Výsledky výpočtů hluku šířeného před fasády nejbližších budov v okolí záměru ze stacionárních zdrojů jsou uvedeny v tabulce přílohy 3.

Hluk v chráněném venkovním prostoru staveb nepřekročí limity pro hluk ze stacionárních zdrojů $L_{Aeq,8h} = 50$ dB v denní době ani $L_{Aeq,1h} = 40$ dB v noční době. Podmínkou je dodržení emise zdrojů, jak je uvedeno v tabulce 2, včetně vyloučení areálové dopravy v noční době s výjimkou pohybu vysokozdvížných vozíků na severní straně nové haly.

6.2 Hluk šířený ze silniční dopravy

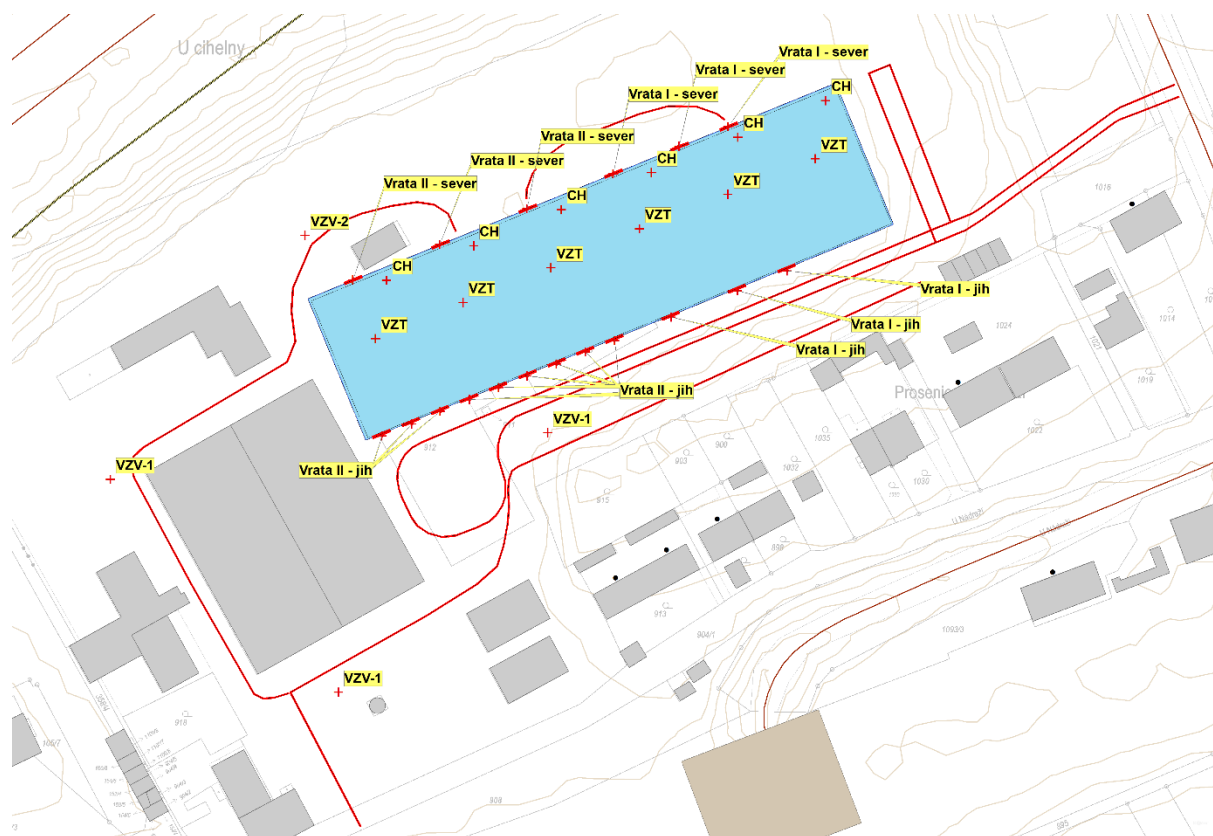
Výsledky výpočtů hluku šířeného ze silniční dopravy jsou uvedeny v tabulce přílohy 3. Pro současný stav ani ve výhledovém stavu, včetně záměru, nepřekročí hluk v chráněném venkovním prostoru staveb limity pro hluk ze silniční dopravy, hygienické limity $L_{Aeq,16h} = 68$ dB v denní době ani $L_{Aeq,8h} = 58$ dB v noční době.

Příloha 1



Situace

Příloha 2



Situace s umístěním stacionárních zdrojů areál RETEK PROSENICE

Příloha 3

Vypočítané hodnoty hluku L_{Aeq} (dB), stacionární zdroje

| | | Stacionární zdroje | | | | | | | |
|---|-------|--------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------------------|------------|
| | | S rozšířením | | Se záměrem | | Rozdíl | | Hygienický limit hluku | |
| | | Denní doba | Noční doba | Denní doba | Noční doba | Denní doba | Noční doba | Denní doba | Noční doba |
| 1 | 1. NP | 39,7 | 36,4 | 39,7 | 36,4 | 0,1 | 0,0 | 50 dB | 40 dB |
| 2 | 1. NP | 38,5 | 36,4 | 38,6 | 36,4 | 0,1 | 0,0 | | |
| 3 | 1. NP | 45,2 | 38,6 | 45,2 | 38,6 | 0,0 | 0,0 | | |
| 4 | 1. NP | 38,9 | 36,0 | 39,2 | 36,0 | 0,3 | 0,0 | | |
| | 2. NP | 41,0 | 37,1 | 41,2 | 37,1 | 0,3 | 0,0 | | |
| 5 | 1. NP | 44,2 | 35,0 | 44,7 | 35,0 | 0,5 | 0,0 | | |
| | 2. NP | 44,5 | 35,0 | 44,9 | 35,0 | 0,5 | 0,0 | | |
| 6 | 1. NP | 37,7 | 29,4 | 38,2 | 29,4 | 0,6 | 0,0 | | |
| | 2. NP | 37,9 | 29,7 | 38,5 | 29,7 | 0,5 | 0,0 | | |
| | 3. NP | 38,9 | 32,2 | 39,3 | 32,2 | 0,5 | 0,0 | | |
| 7 | 1. NP | 31,6 | 30,5 | 31,6 | 30,5 | 0,0 | 0,0 | | |
| | 2. NP | 34,2 | 31,4 | 34,2 | 31,4 | 0,0 | 0,0 | | |
| 8 | 1. NP | 21,8 | 20,6 | 22,0 | 20,6 | 0,2 | 0,0 | | |
| | 2. NP | 22,7 | 21,7 | 22,9 | 21,7 | 0,2 | 0,0 | | |

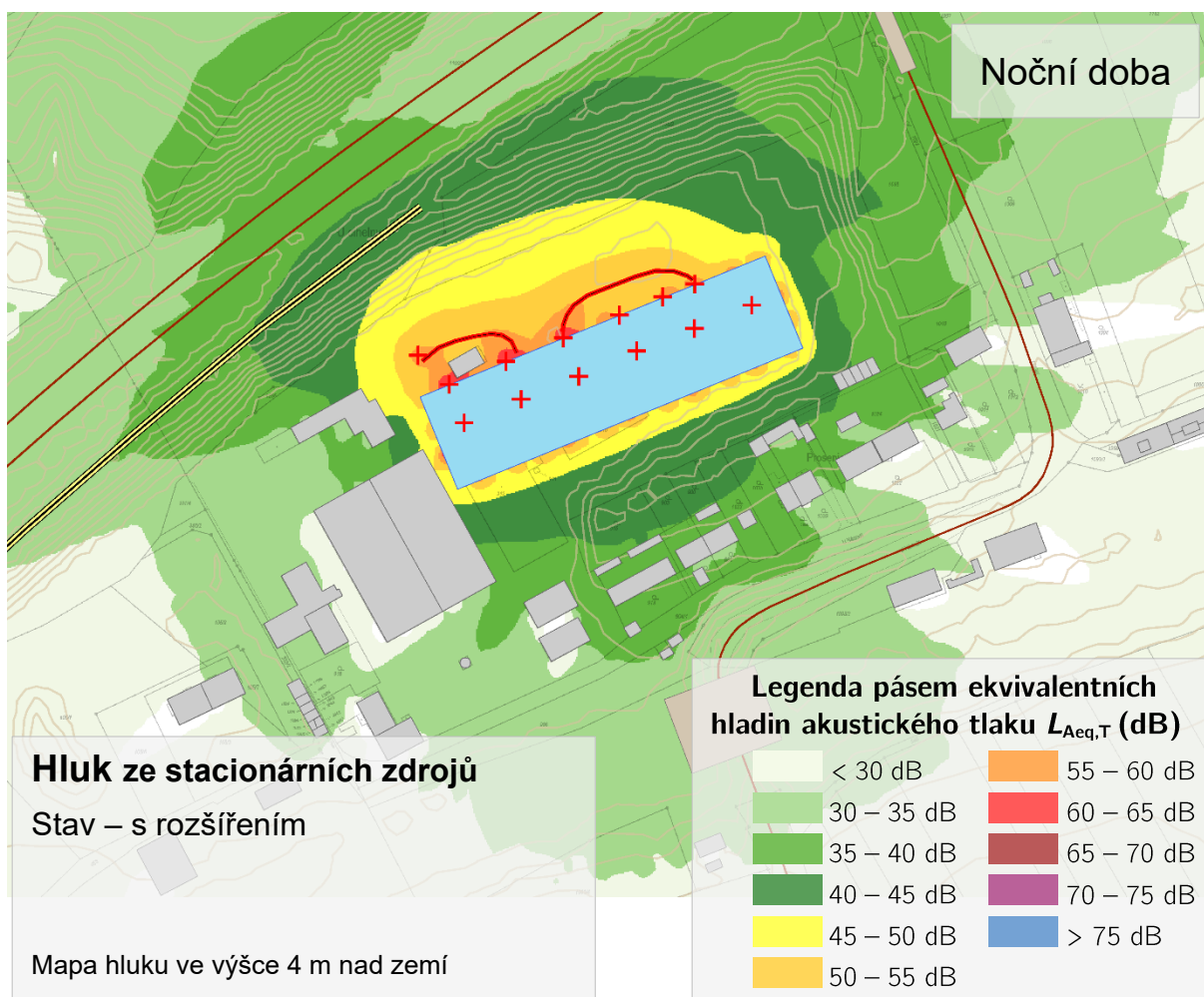
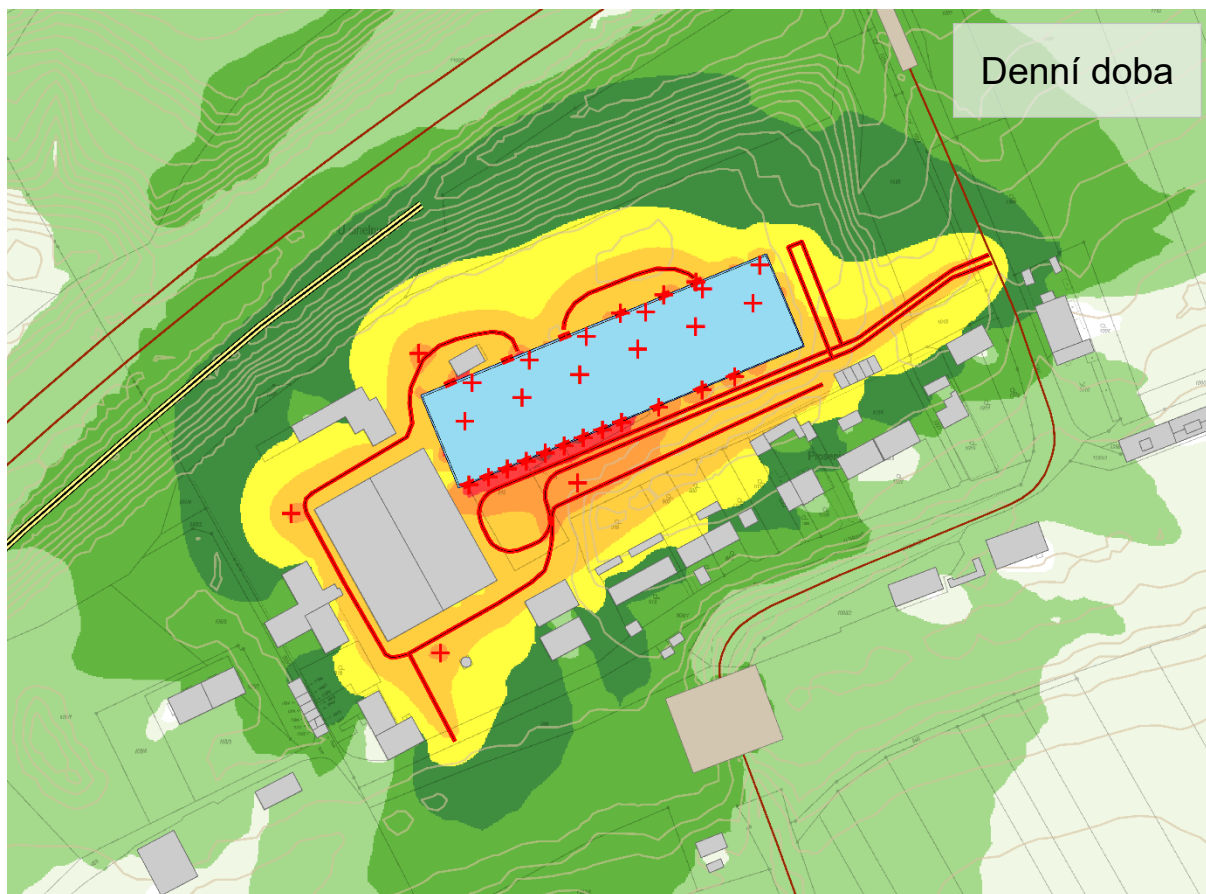


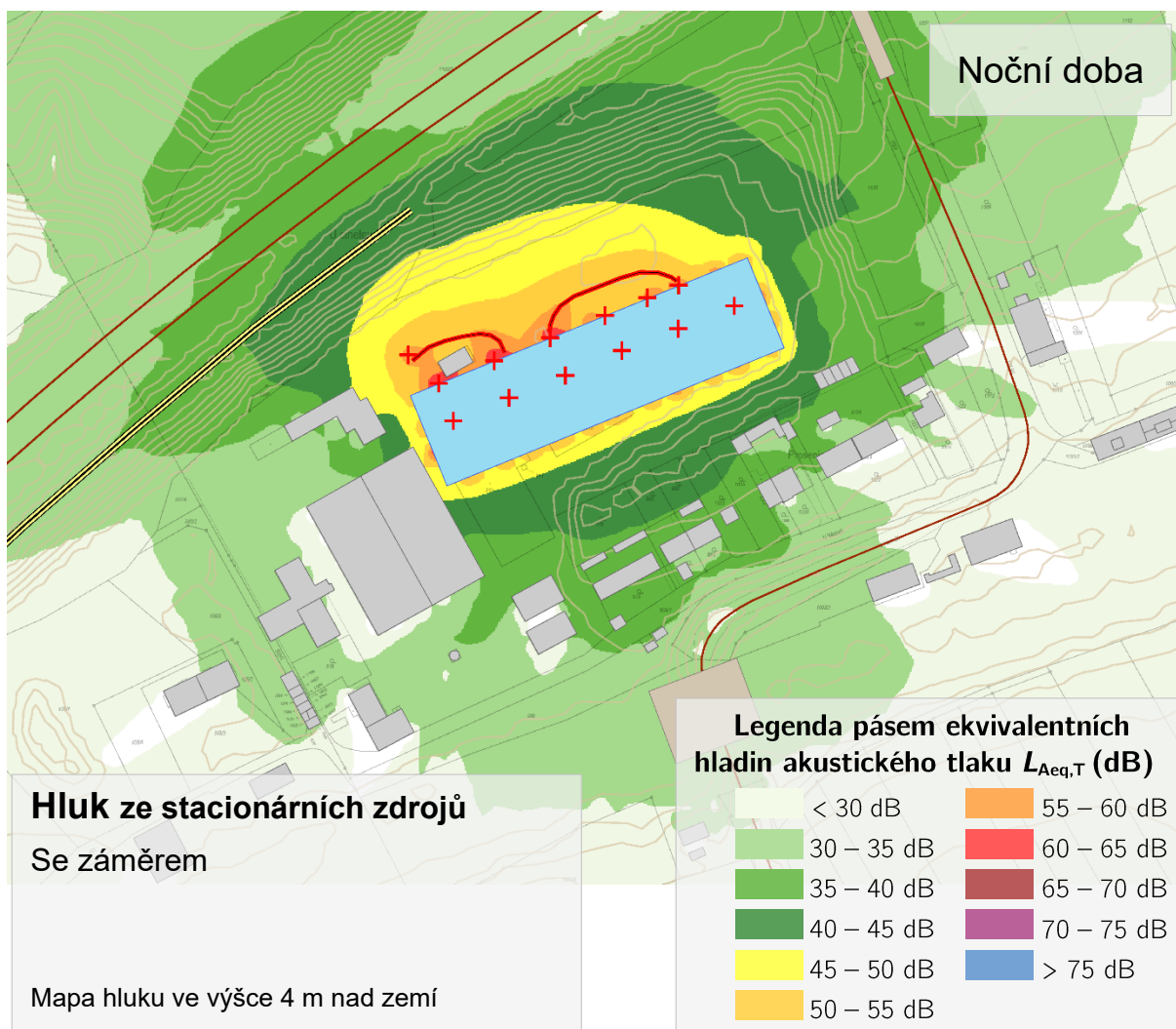
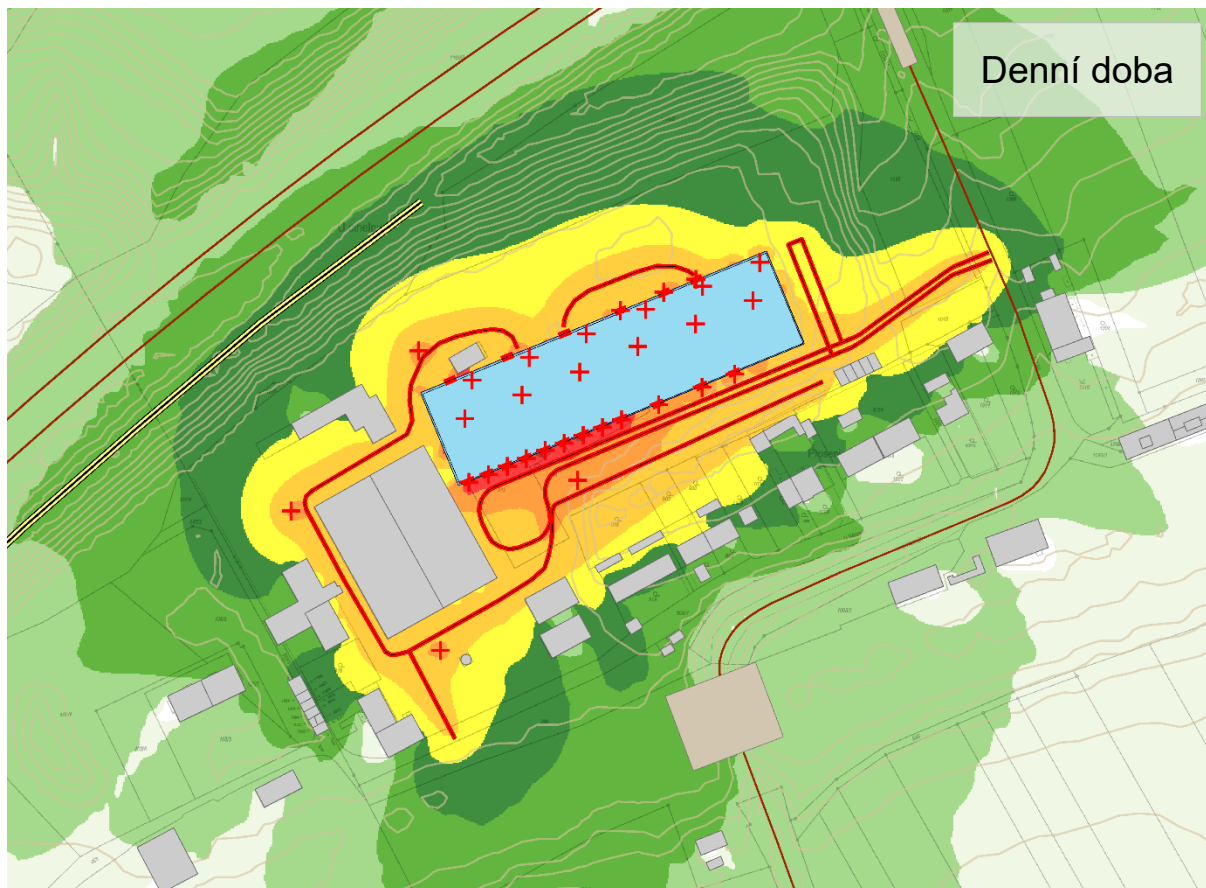
Vypočítané hodnoty hluku L_{Aeq} (dB), silniční doprava rok 2026 a 2030

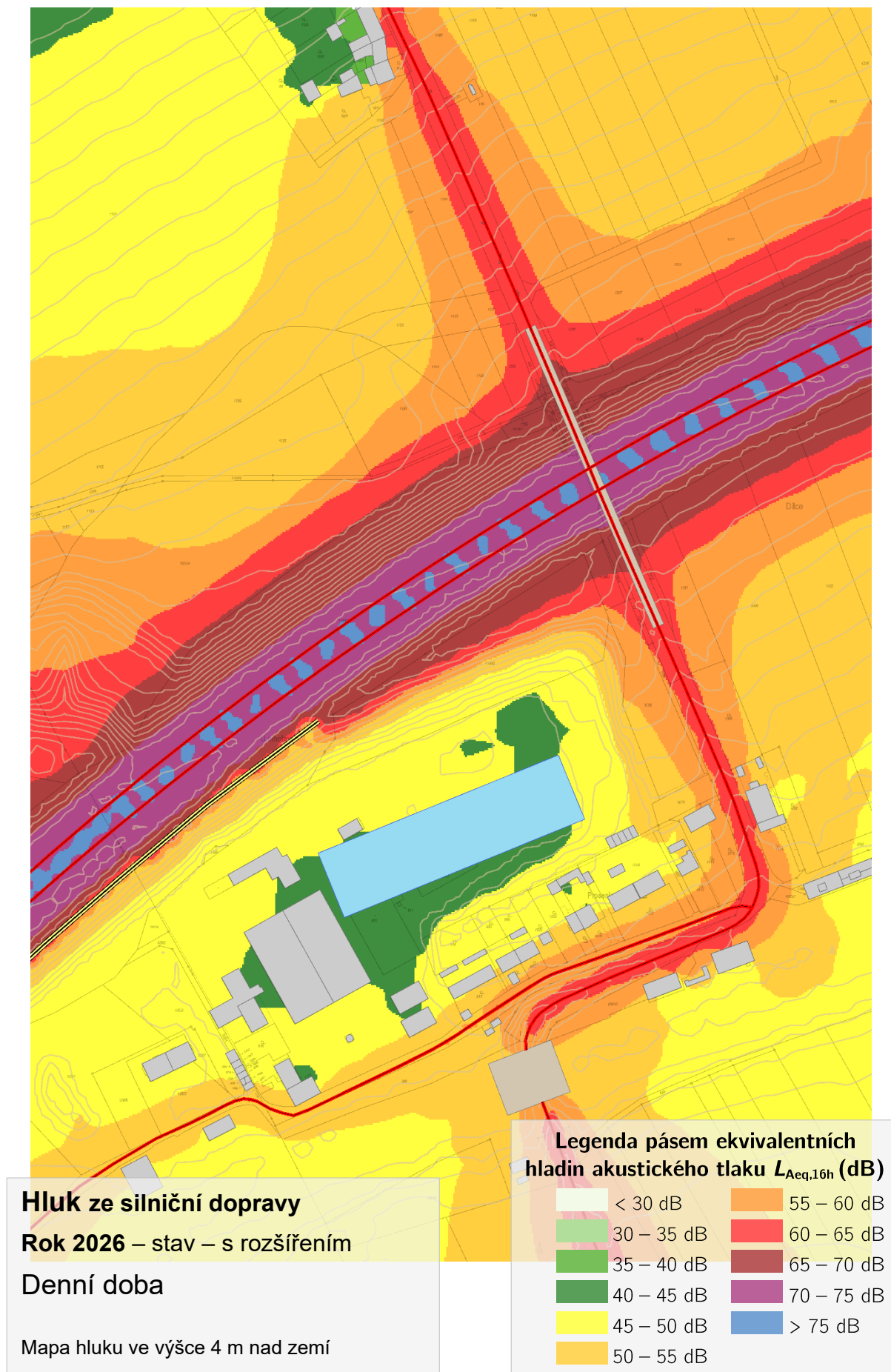
| | | Rok 2026 S rozšířením | | Rok 2030 S rozšířením | | Rok 2030 Se záměrem | | Rozdíl | | Hygienický limit hluku | |
|---|-------|--------------------------|---------------|--------------------------|---------------|------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------------------|---------------|
| | | Denní doba | Noční doba | Denní doba | Noční doba | Denní doba | Noční doba | Denní doba | Noční doba | Denní doba | Noční doba |
| 1 | 1. NP | 43,7 | 39,0 | 43,9 | 39,2 | 43,9 | 39,2 | 0,0 | 0,0 | 68 | 58 |
| 2 | 1. NP | 44,4 | 39,3 | 44,6 | 39,5 | 44,6 | 39,5 | 0,0 | 0,0 | | |
| 3 | 1. NP | 41,4 | 37,1 | 41,6 | 37,2 | 41,7 | 37,2 | 0,1 | 0,0 | | |
| 4 | 1. NP | 42,5 | 37,8 | 42,8 | 38,0 | 42,8 | 38,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | 2. NP | 46,6 | 41,4 | 46,8 | 41,6 | 46,9 | 41,6 | 0,1 | 0,0 | | |
| 5 | 1. NP | 51,5 | 44,8 | 51,7 | 45,0 | 51,7 | 45,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | 2. NP | 52,0 | 45,3 | 52,3 | 45,5 | 52,3 | 45,5 | 0,0 | 0,0 | | |
| 6 | 1. NP | 58,6 | 50,5 | 58,8 | 50,7 | 58,8 | 50,7 | 0,0 | 0,0 | | |
| | 2. NP | 58,0 | 50,0 | 58,2 | 50,1 | 58,2 | 50,1 | 0,0 | 0,0 | | |
| | 3. NP | 57,3 | 49,3 | 57,5 | 49,5 | 57,5 | 49,5 | 0,0 | 0,0 | | |
| 7 | 1. NP | 57,2 | 49,3 | 57,4 | 49,4 | 57,4 | 49,4 | 0,0 | 0,0 | | |
| | 2. NP | 56,9 | 49,1 | 57,1 | 49,2 | 57,1 | 49,2 | 0,0 | 0,0 | | |
| 8 | 1. NP | 57,9 | 50,2 | 58,1 | 50,4 | 58,1 | 50,4 | 0,0 | 0,0 | | |
| | 2. NP | 57,5 | 50,0 | 57,7 | 50,1 | 57,8 | 50,1 | 0,1 | 0,0 | | |

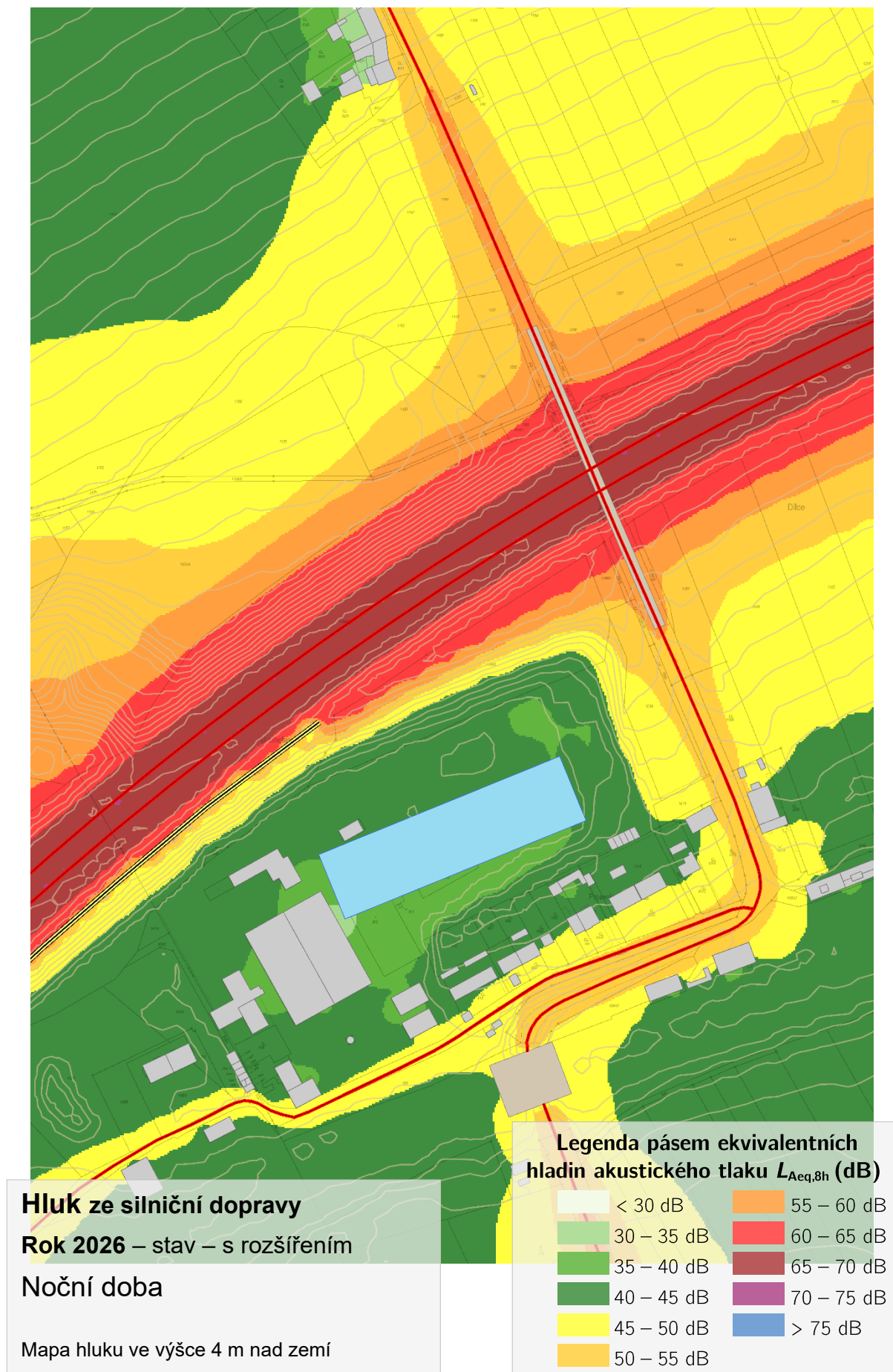


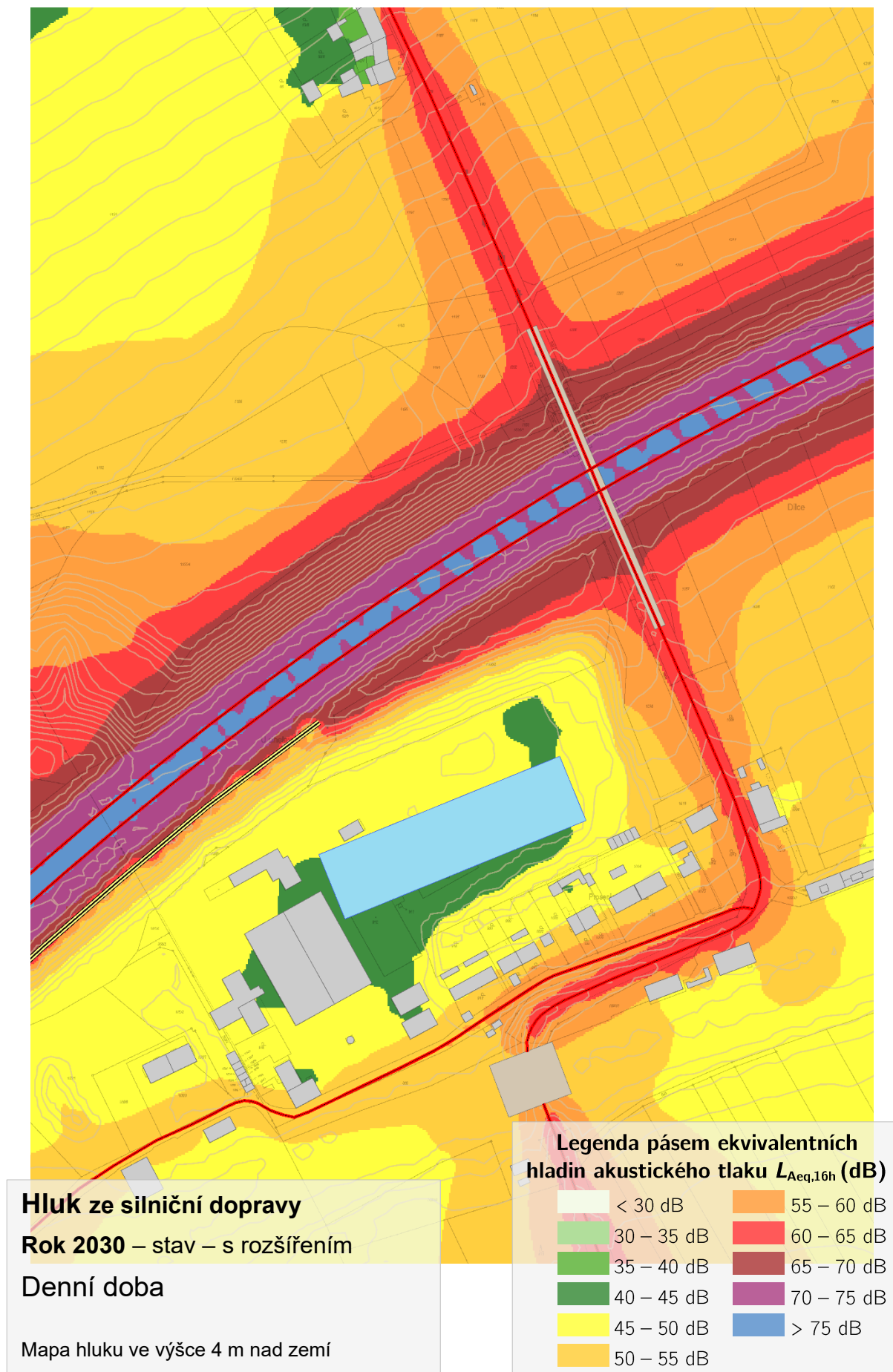
Příloha 4

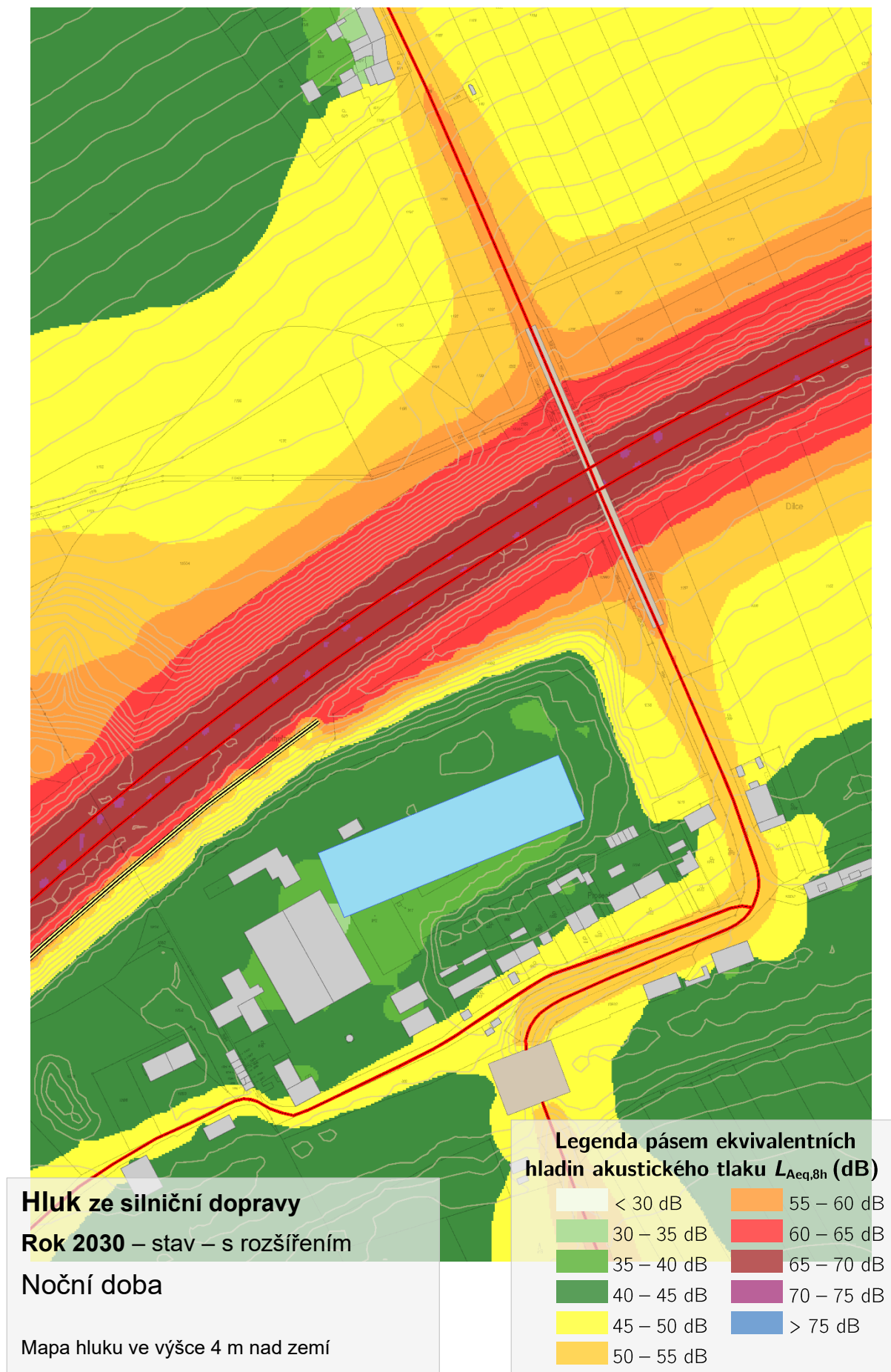


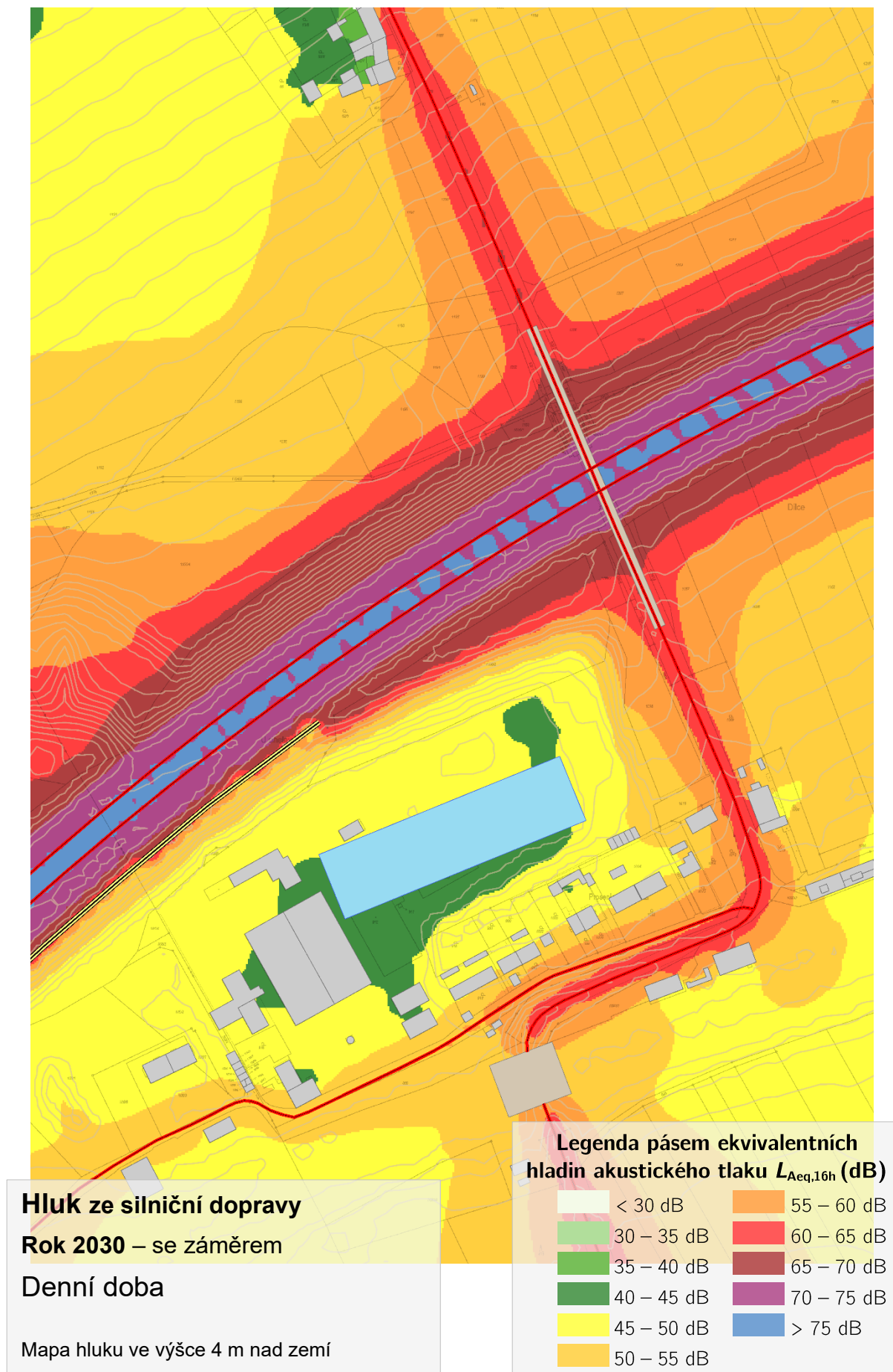


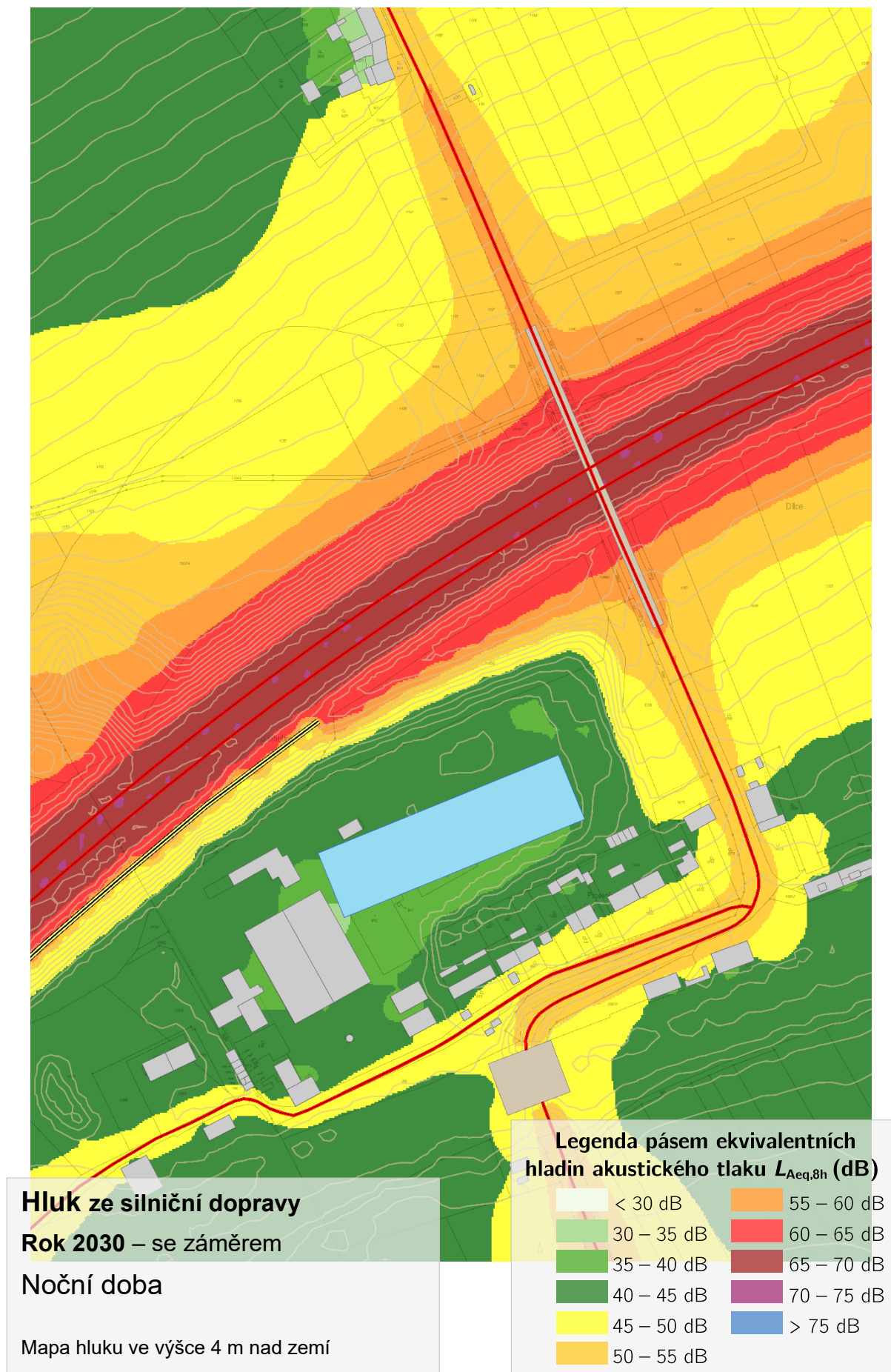






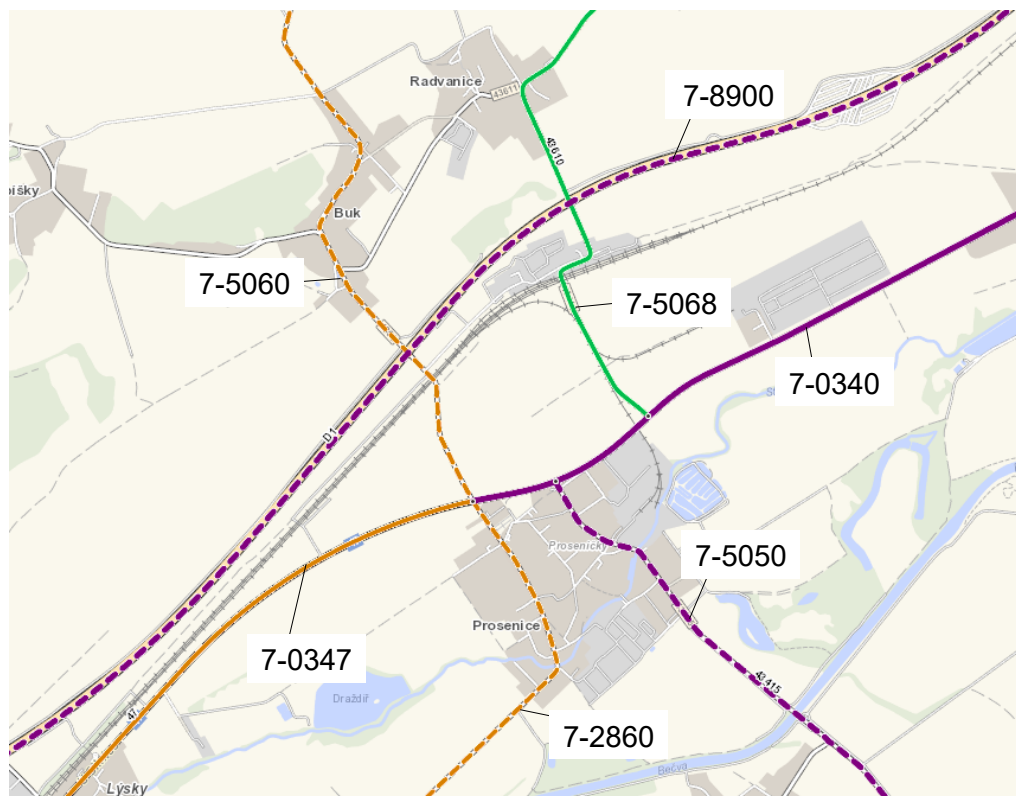






Příloha 5

Celostátní sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR



(CSD2020) **Rok 2025**

| SIL | USEK | LN | SN | SNP | TN | TNP | NSN | A | Z | TV | O | M | SV |
|-------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|----|----|-------|-------|-----|-------|
| 47 | 7-0340 | 138 | 139 | 36 | 178 | 101 | 314 | 45 | 22 | 973 | 6 043 | 110 | 7 716 |
| 47 | 7-0347 | 91 | 92 | 15 | 177 | 165 | 438 | 14 | 31 | 1 023 | 6 391 | 37 | 7 925 |
| 04724 | 7-2860 | 11 | 6 | 0 | 2 | 4 | 0 | 34 | 13 | 70 | 1 723 | 12 | 1 941 |
| 43415 | 7-5050 | 75 | 66 | 12 | 127 | 21 | 50 | 29 | 13 | 393 | 4 052 | 30 | 4 781 |
| 4368 | 7-5060 | 18 | 8 | 4 | 6 | 6 | 3 | 16 | 7 | 68 | 1 412 | 24 | 1 601 |
| 43610 | 7-5068 | 6 | 8 | 0 | 55 | 23 | 9 | 12 | 12 | 125 | 623 | 15 | 826 |
| D1 | 7-8900 | 163 | 163 | 71 | 61 | 55 | 1 193 | 27 | 4 | 1 737 | 5 898 | 25 | 8 623 |

Význam použitých zkratk:

| | |
|-----|---|
| LN | Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy |
| SN | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů |
| SNP | Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy |
| TN | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů |
| TNP | Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy |
| NSN | Návěsové soupravy nákladních vozidel |
| A | Autobusy |
| AK | Autobusy kloubové |
| TR | Traktory bez přívěsů |
| TRP | Traktory s přívěsy |
| TV | Těžká motorová vozidla celkem |
| O | Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy |
| M | Jednostopá motorová vozidla |
| SV | Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel) |

