



Akustická laboratoř

Autorizovaná dle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Akulab s.r.o., Kavriánov 417/417, 638 52 Šaratice

www.akulab.cz, e-mail: akulab@akulab.cz, tel.: 606 641 521

Objednatel: Sagasta s.r.o.

Novodvorská 1010/414

142 00 Praha

Hluková studie

Nová Okružní

Vypracoval: Ing. Lukáš Haluska

Ing. Jindřich Kovanda

Verze: 01


Kontakt na zpracovatele: e-mail: haluska@akulab.cz, tel.: 732 868 141




V Šaraticích dne: 29. 5. 2026

.....
Ing. Lukáš Haluska
Vedoucí akustické laboratoře

Bez písemného souhlasu laboratoře není možno hlukovou studii reprodukovat jinak než celou.

	Nová Okružní		
	Hluková studie HS-2026-102	Strana	2 z 18

1. Úvod.....	3
2. Vstupní údaje	3
2.1 Umístění a popis záměru	3
2.2 Zdroje hluku	6
2.2.1 Proces výstavby.....	6
2.2.2 Generovaná doprava záměrem	7
2.2.3 Okolní zdroje hluku	8
3. Měření hluku	9
3.1 Účel a postup měření	9
3.2 Metodika měření	9
3.3 Výsledky měření.....	9
4. Legislativní požadavky	11
4.1 Použité hygienické limity	12
4.2 Výpočet hluku.....	12
4.3 Použitá metodika a software	12
4.4 Tvorba modelu	12
4.5 Nastavení výpočtového modelu	13
4.6 Výpočtové body.....	13
4.7 Výsledky.....	14
4.8 Proces výstavby	14
4.9 Automobilová doprava.....	15
5. Závěr.....	17
5.1 Proces výstavby	17
5.2 Okolní zdroje hluku	17
5.3 Vliv záměru na okolí	17
5.4 Individuální protihluková opatření	17
6. Použitá literatura	18

	Nová Okružní		
	Hluková studie HS-2026-102	Strana	3 z 18

1. Úvod

Hluková studie byla zpracována k záměru „Nová Okružní“. V rámci posouzení bude vyhodnocen vliv procesu výstavby na akustickou situaci okolí záměru. Dále bude posouzen vliv hluku okolí na samotný záměr. V rámci hlukové studie bude také provedeno nastavovací měření hluku pro posouzení stávající hlučnosti.

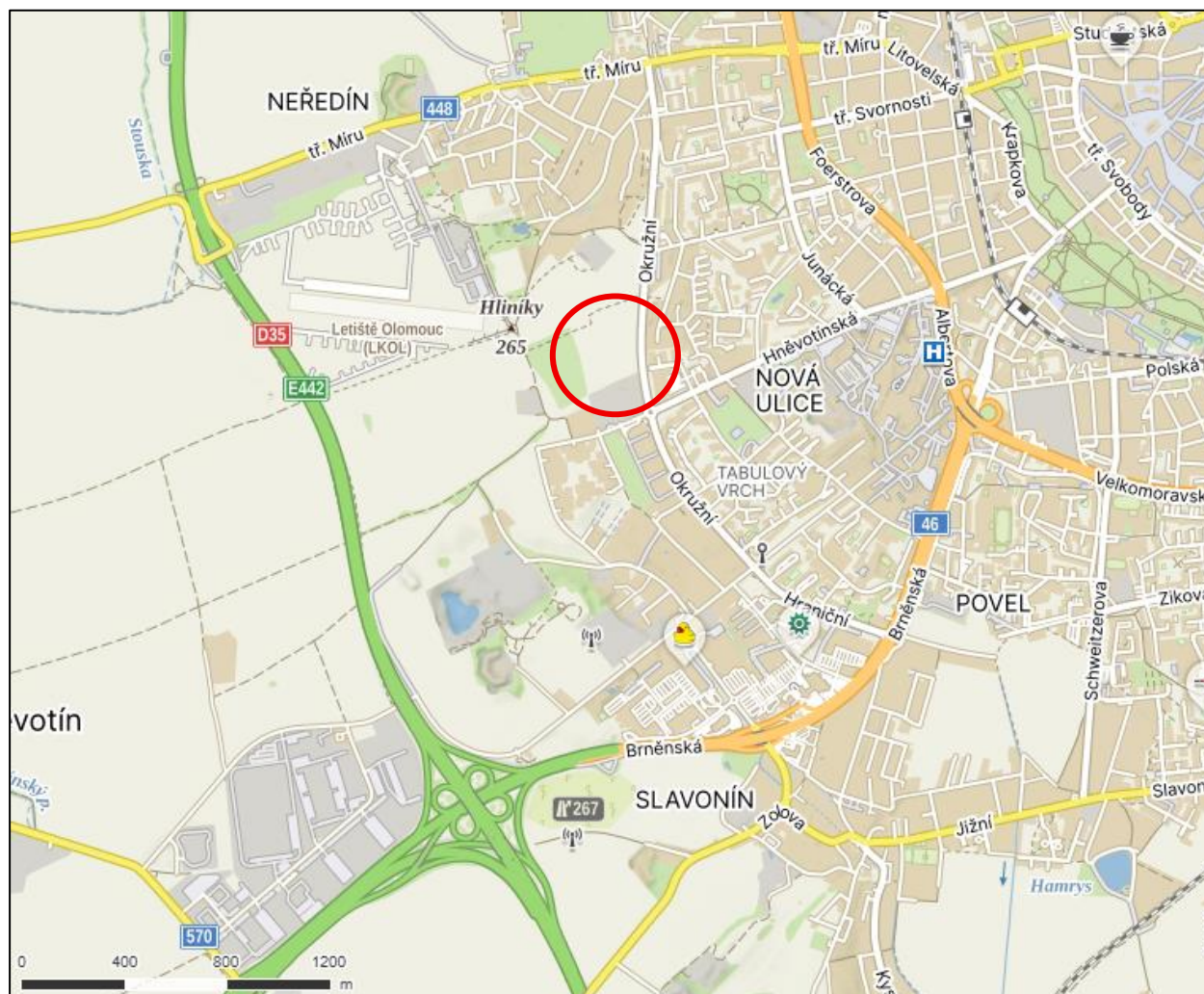
2. Vstupní údaje

2.1 Umístění a popis záměru

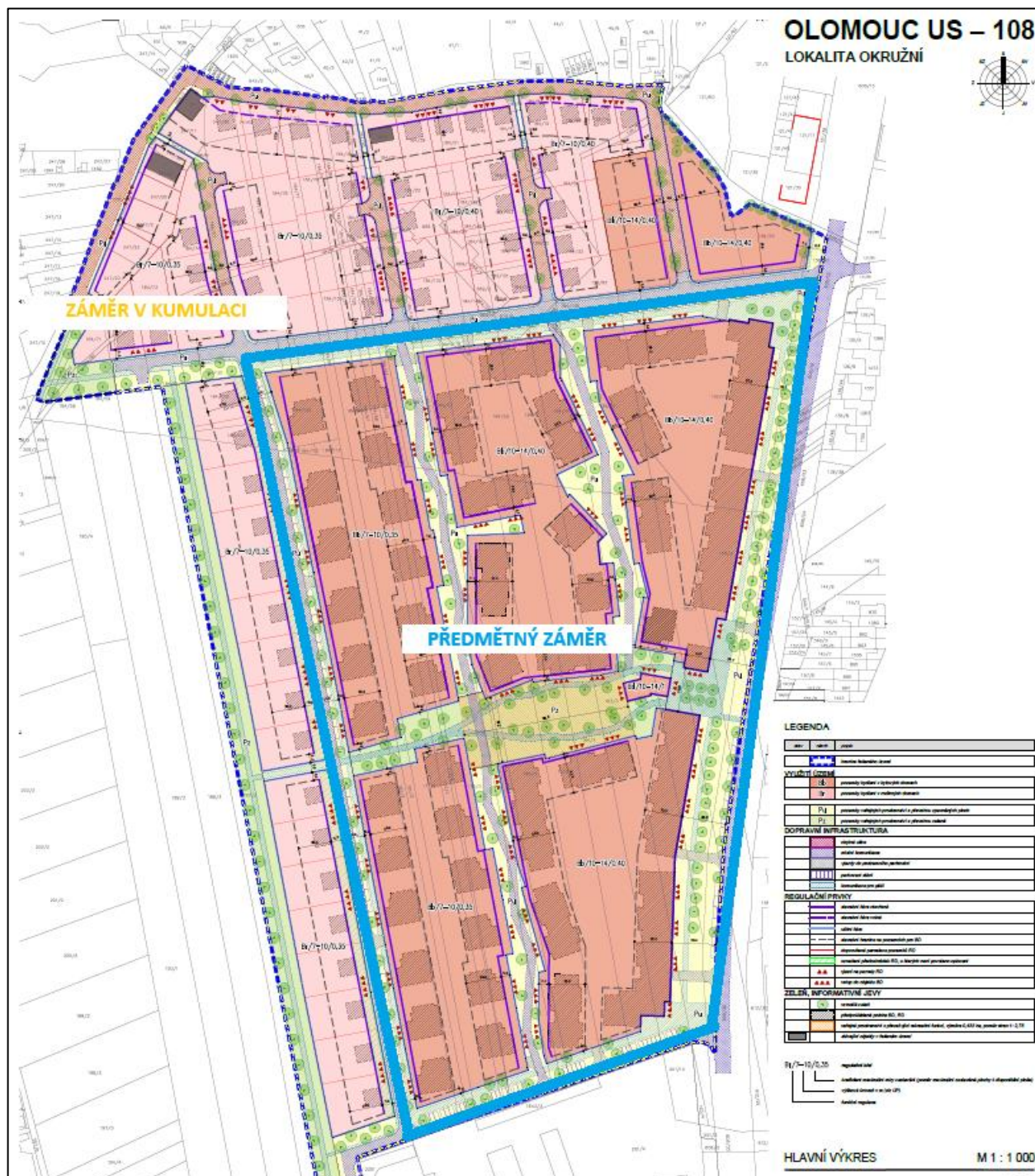
Plánovaný záměr se nachází ve východní části města západně od ulice Okružní. Jedná se o potenciální rozvojové plochy pro bydlení v k.ú. Neředín, parcely č. 136/73, 136/69, 159/3, 160/3, 161/3, 162/3, 163/3, 164/3, 165/3, 166/3, 170/3, 171/4, 173/2, 173/3, 173/4, 178/3, 181/3, 182/3, 183/5, 184/5, 184/42, 184/43, 184/44, 184/45, 184/46, 184/47, 184/50, 184/66, 184/67, 184/68, 184/111, 184/112, 184/113.

Posuzovaný záměr bude obsahovat cca 902 bytů o velikosti 1+kk až 4+kk a cca 951 m² ploch pro komerční využití. Výstavba má zahrnovat devět bloků, tvořící samostatné etapy. Každá z etap je tvořena skupinou přibližně šesti až dvanácti viladomů, které tvoří svým uspořádáním samostatný celek se svým vnitroblokem, sloužícím převážně obyvatelům dané etapy. Viladomy jsou osazeny na společné podnoži sloužící pro podzemní parking, sklepy a technické místnosti. Nadzemní podlaží obsahují byty v maximálním počtu pěti na patro. Celkem je pro záměr navrženo 74 bytových domů s podlažností převážně 3 až 4 nadzemní podlaží a 1 podzemní podlaží. V rámci lokality jsou navrženy i domy s vyšší podlažností (část budovy bude v rozsahu 5 nadzemních podlaží, max. výška 18 m, v koordinační situaci označených jako 4NP+) fungující jako lokální dominanty.

Součástí výstavby bude i vybudování nových komunikací a to prodloužení ul. Jílová, rovnoběžná s Okružní a dále kolmá na Okružní v jižní části území. Taktéž dojde k vybudování technické infrastruktury pro celou lokalitu, včetně navazující okolní výstavby jiných investorů (jedná se o cca 64 rodinných domů a 24 bytů v rámci uvažovaných bytových domů v jižní a severní části lokality, které se budou na nově budované síti technické infrastruktury napojovat). Dále budou samostatně řešeny inženýrské objekty sítě technické infrastruktury. Pro celou lokalitu je uvažováno s 1621 parkovacích stání (z toho 191 krátkodobých a 1430 dlouhodobých).



Obrázek 1 – Mapa širších vztahů záměru

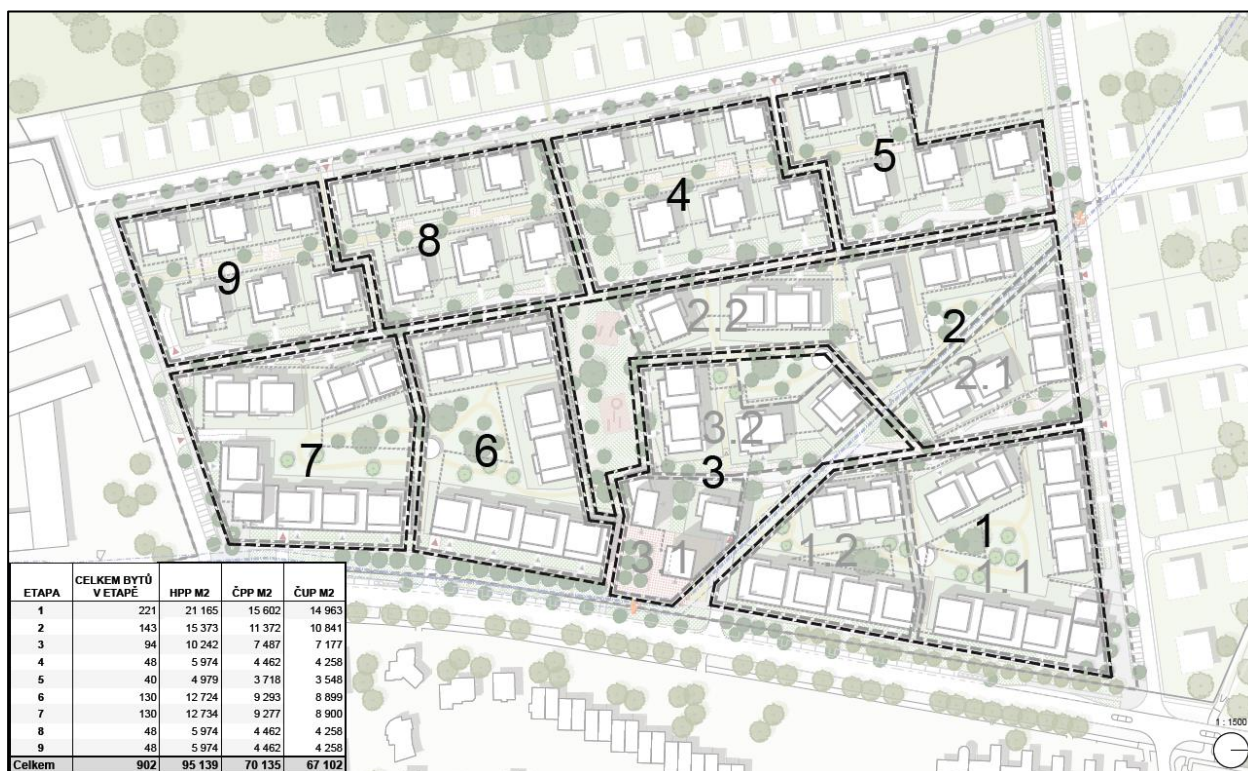


Obrázek 2 – Situace plánované zástavby

2.2 Zdroje hluku


2.2.1 Proces výstavby

Předpokládaná realizace projektu je v devíti etapách po jednotlivých blocích, posloupnost bude dopřesněna v dalších fázích projektové dokumentace mj. s ohledem na vhodnou etapovitost inženýrských sítí a infrastruktury. Příklad možné etapizace je znázorněn na schématu níže.



Obrázek 3 – Etapizace výstavby

Doba prací se uvažuje v čase 7–21 hodin. Během výstavby bude využíváno běžných stavebních zařízení. Dále je uvažováno s návozem nákladními vozy a autodomýkávači. Automobilová doprava bude najíždět na silnici Okružní, kde dojde k zaniknutí v okolní dopravě. Nejhluchnějším zdrojem hluku bude vrtná souprava během vrtání pilot a také stavební mechanizace během zemních prací. Z tohoto důvodu budou v hlukové studii posouzeny tyto dvě nejhluchnější etapy (zemní práce + výstavba základů).

	Nová Okružní		
	Hluková studie HS-2026-102	Strana	7 z 18

Tabulka 1 – Stavební mechanizace během jednotlivých etap výstavby

etapa	mechanizace	L_{WA}	počet [ks]	nasazení [hod/den]	přepočet L_{WA}
Kácení	nakladač	105,0 dB	1	8	103,6 dB
	štěpkovač	110,0 dB	1	8	108,6 dB
	nákladní automobil nad 3,5t*	-	2	-	-
Zemní práce	kolové rypadlo	105,0 dB	2	8	105,6 dB
	nákladní automobil nad 3,5t*	-	6	-	-
	vibrační deska	108,0 dB	2	8	108,6 dB
	vibrační válec	85,0 dB	2	5	83,5 dB
Základy	nákladní automobil nad 3,5t*	-	1	-	-
	autodomíchač*	-	5	-	-
	automobilový jeřáb	95,0 dB	1	1	83,5 dB
	vrtná souprava	115,0 dB	2	5	98,8 dB**
Nosné konstrukce	nákladní automobil nad 3,5t*	-	8	-	-
	autodomíchač*	-	25	-	-
	jeřáb	95,0 dB	5	3	88,3 dB
	čerpadlo na beton	98,0 dB	1	5	93,5 dB
	kompresor	105,0 dB	1	8	102,6 dB
Sítě a instalace TZB, venkovní úpravy	kolové rypadlo a nakladač	105,0 dB	2	5	103,5 dB
	nákladní automobil nad 3,5t*	-	2	-	-
	nákladní automobil do 3,5t*	-	2	-	-
	vibrační pěch	103,0 dB	1	3	96,3 dB
	vibrační válec	103,0 dB	2	5	101,5 dB
	vibrační deska	108,0 dB	2	6	107,3 dB

* počet pohybů během jednoho dne

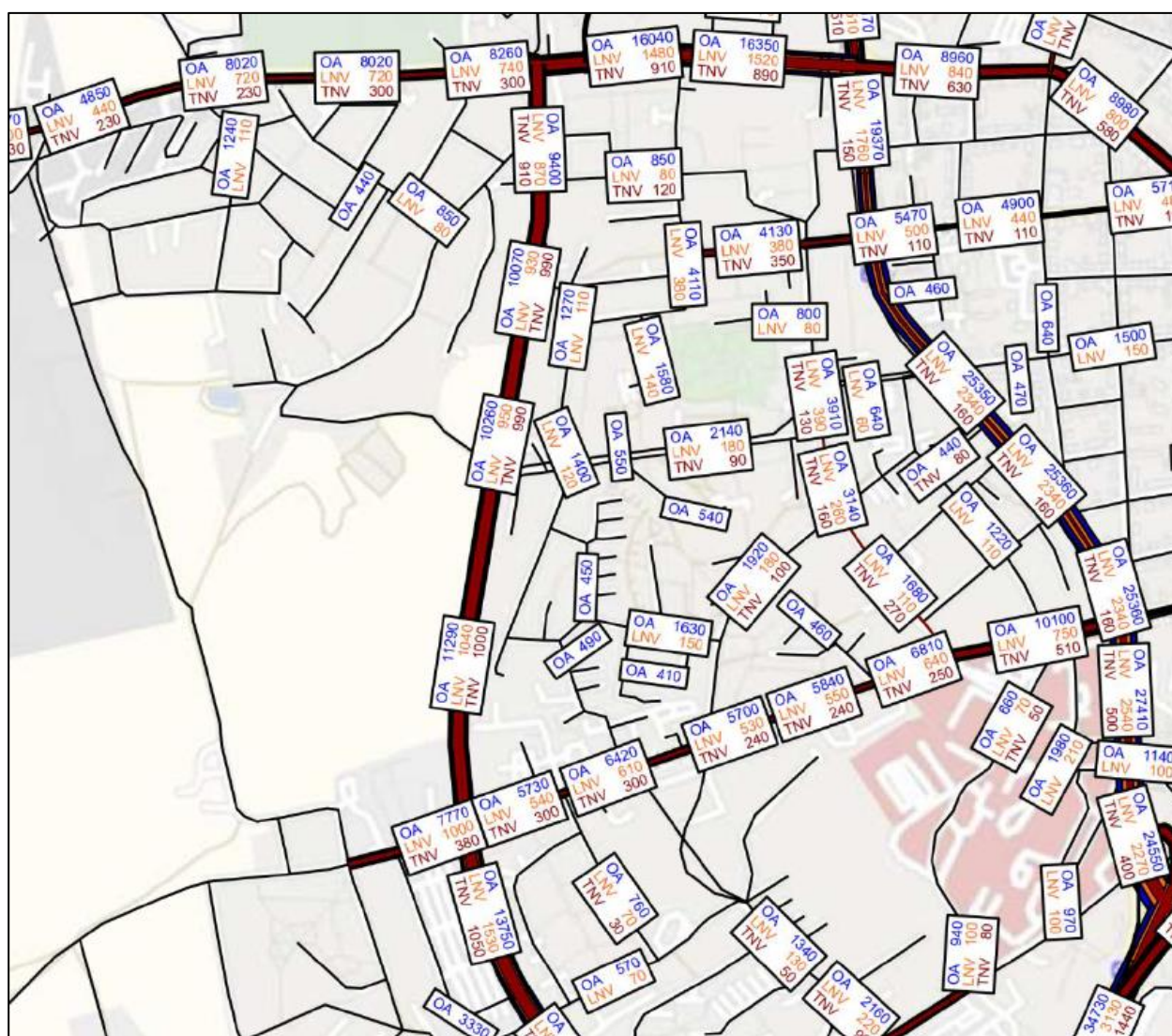
** jedná se o akustický výkon při hloubení 1 piloty po dobu 20 minut v čase 7 – 21 hodin

2.2.2 Generovaná doprava záměrem


Lze konstatovat, že celkový objem dopravy, generované bytovými funkcemi, je 2241 osobních vozidel za 24 hodin v jednom směru. S určitým množstvím podílem nákladní dopravy lze pro kapacitní výpočty uvažovat s příjezdem a odjezdem 2300 vozidel za 24 hodin. V hlukové studii je uvažováno s 10 % těchto pohybů v noční době. Rozpad dopravy je pak následně uvažován v poměru 50:50 ve směru sever/jih.

2.2.3 Okolní zdroje hluku

Zdrojem hluku v předmětné lokalitě je automobilová doprava zejména na silnici Okružní, která se nachází východně od záměru. Maximální povolená rychlost na této komunikaci je 50 km/h. Intenzity dopravy na Okružní a na okolních komunikacích byly získány z dopravně inženýrského posouzení [6]. Intenzity dopravy jsou platné pro rok 2040.



Obrázek 4 – Dopravně inženýrské posouzení (rok 2040)

	Nová Okružní		
	Hluková studie HS-2026-102	Strana	9 z 18

Tabulka 2 – Intenzity doprava na silnici Okružní

čas	OA	LN	TN
24 hodin	11290	1040	1000
denní doba	10161	936	830
noční doba	1129	104	170

Intenzity dopravy na silnici Okružní byly rozděleny v poměru 90 % v denní době a 10 % v noční době pro osobní a lehké nákladní automobily. U nákladní dopravy je to pak rozdělení na 83 % v denní době a 17 % v noční době.

Silnice D35 je od plánované obytné zástavby vzdálena cca 900 m. Z tohoto důvodu je uvažováno, že z hlediska hlučnosti nebude záměr „Nová Okružní“ touto silnicí ovlivněn. Na jižní straně zájmového území se nachází areál Letecká záchranné služby. Dle § 30 odst. 2 - Zákon 258/2000 Sb. není zvuk působený v přímé souvislosti s činností související se záchranou lidského života a zdraví považován za hluk, proto tento zdroj zvuku není v hlukové studii posuzován.

3. Měření hluku

3.1 Účel a postup měření

V rámci této hlukové studie bylo provedeno krátkodobé měření hluku v jednom měřicím místě. Měření trvalo po dobu 2 hodin a bylo použito pro nastavení výpočtového modelu.


3.2 Metodika měření

Měření bylo provedeno v souladu s platnou legislativou, normou ČSN ISO 1996 Popis a měření hluku prostředí: Část 1 a Část 2 a Metodickým návodem pro měření hluku v mimopracovním prostředí: Věstník MZ ČR, částka 14/2023 [3].

Měřeny byly jednosekundové ekvivalentní hladiny akustického tlaku. Z naměřených hladin byly vyloučeny jasně detekovatelné ruchy nesouvisející s měřeným zdrojem.

3.3 Výsledky měření

Veškerá měření slouží k nastavení výpočtového modelu. V následující tabulce jsou hodnoty hluku v měřicím místě.

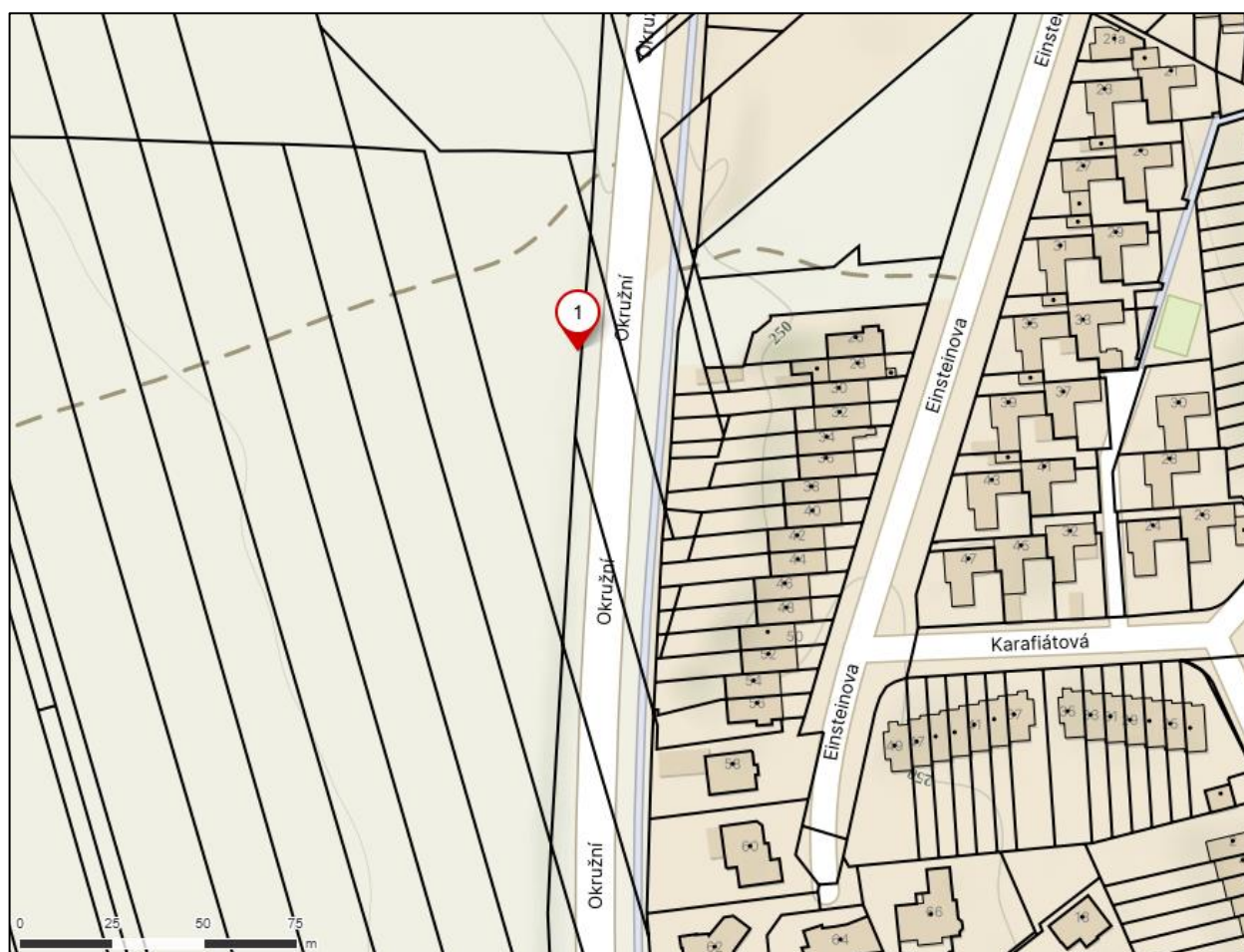
	Nová Okružní		
	Hluková studie HS-2026-102	Strana	10 z 18

Tabulka 3 – Naměřené hodnoty hluku

Měřicí místo	Naměřené hodnoty $L_{Aeq,T}$
M1 – parc. č. 159/3, k. ú. Neředín	$L_{Aeq,2hod} = 62,6 \text{ dB}$

Tabulka 4 – Sčítání dopravy během nastavovacího měření hluku

čas	OA	LN	TN
11:00 – 13:00	1060	52	16



Obrázek 5 – Měřicí místo nastavovacího měření

4. Legislativní požadavky

Podle ustanovení nařízení vlády č.272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů [2], se hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ (rovná se 50 dB) a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době.

Tabulka 5 – Korekce hygienických limitů


Druh chráněného prostoru	Korekce [dB]		
	1)	2)	3)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	+5	+13
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	+5	+13
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+10	+18

**Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.*

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce:

1. Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů. Pro seřaďovací nádraží, která byla uvedena do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.
2. Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000
3. Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Dále se použije pro hluk z dopravy, jde-li o činnost podle § 2 písm. p) nebo q) na těchto pozemních komunikacích a dráhách prováděnou po 1. lednu 2001."

	Nová Okružní		
	Hluková studie HS-2026-102	Strana	12 z 18

4.1 Použité hygienické limity

V souladu s legislativními požadavky byly zvoleny následující hygienické limity:

Hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001
v denní době

$$- L_{Aeq,T} = 68,0 \text{ dB}$$

Hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001
v noční době

$$- L_{Aeq,T} = 58,0 \text{ dB}$$

Hluk z procesu výstavby

$$- L_{Aeq,T} = 65,0 \text{ dB v době 07 – 21 hod}$$

4.2 Výpočet hluku

4.3 Použitá metodika a software


Výpočet byl proveden pomocí výpočtového programu CadnaA ve verzi 2021 MR2 (build: 187.5163) společnosti DataKustik GmbH. Jedná se o nejnovější verzi tohoto výpočtového programu. Pro výpočet hluku ze stacionárních zdrojů hluku byla použita výpočtová metodika ISO 9613. Pro výpočet hluku z automobilové dopravy byla použita mezinárodní metodika Cnossos-eu.

Výsledkem jsou hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku. Výsledné hodnoty jsou u všech výpočtových bodů korigovány na vliv odrazů od přilehlých fasád a jsou stanoveny pro dopadající zvukovou vlnu. Tuto korekci provádí použitý výpočtový program. Zpracovatel výpočtového programu deklaruje nejistotu výpočtu do 2 dB.

4.4 Tvorba modelu

Na základě dostupných podkladů (projektová dokumentace, mapové podklady), byl vytvořen výpočtový 3D model posuzovaného záměru a blízkého okolí. Do výpočtového modelu byly vsazeny stacionární zdroje hluku o jejich jmenovitých výkonech (proces výstavby).

Pro výpočet hluku z automobilové dopravy byla v modelu nastavena emisivita komunikace prostřednictvím správného nastavení parametrů (sklon, rychlost, povrch, šířka). Poté byla na

	Nová Okružní		
	Hluková studie HS-2026-102	Strana	13 z 18

komunikaci vložena data o intenzitě dopravy a vypočtena hlučnost silniční dopravy (bez záměru/se záměrem).

4.5 Nastavení výpočtového modelu

Na základě přímého měření hluku z automobilové dopravy bylo provedeno nastavení výpočtového modelu. Ekvivalentní hladina akustického tlaku v místě měření byla porovnána s vypočtenou hodnotou.

Tabulka 6 – Nastavení výpočtového modelu


Měřicí místo	Naměřená hodnota [dB]	Vypočtená hodnota [dB]	Rozdíl [dB]
M2 – parc. č. 159/3, k. ú. Neředín	$L_{Aeq,2hod} = 62,6$ dB	$L_{Aeq,2hod} = 62,7$ dB	+0,1 dB

4.6 Výpočtové body

Jako výpočtové body byly zvoleny nejbližší CHVePS v okolí záměru. Dále byly jako výpočtové body zvoleny v nejzatíženějších CHVePS záměru.

Tabulka 7 – Seznam výpočtových bodů

bod výpočtu	adresa	poznámka
V1	Einsteinova 715/62, 779 00 Olomouc - Neředín	Z fasáda
V2	Einsteinova 748/38, 779 00 Olomouc - Neředín	Z fasáda
V3	Járy da Cimrmana 712/4, 779 00 Olomouc - Neředín	Z fasáda
V4	Úvoz 987/21, 779 00 Olomouc - Neředín	J fasáda
V5	záměr	Severní část
V6	záměr	Střední část
V7	záměr	Jižní část

	Nová Okružní		
	Hluková studie HS-2026-102	Strana	14 z 18

4.7 Výsledky


Výsledky výpočtového modelu představují ekvivalentní hladiny akustického tlaku a byly vypočteny pro hluk z výstavby, kdy byly posouzeny hlukově nejvýznamnější etapy - zemní práce a výstavba základů.

Dále byla vyhodnocena automobilová doprava a její vliv na plánovaný záměr a také na okolní zástavbu (bez záměru a se záměrem). Tímto bude posouzen vliv přivedené automobilové dopravy na okolní obytnou zástavbu.

4.8 Proces výstavby

Tabulka 8 – Vyhodnocené hladiny hluku během výstavby – zemní práce a výstavba základů

bod	patro	$L_{Aeq,T}$ zemní práce	$L_{Aeq,T}$ výstavba základů	hygienický limit
		den	den	den
V1	1.NP	46,8 dB	57,8 dB	65,0 dB
	2.NP	47,5 dB	58,3 dB	65,0 dB
V2	1.NP	44,0 dB	52,5 dB	65,0 dB
	2.NP	45,2 dB	56,0 dB	65,0 dB
V3	1.NP	45,5 dB	55,2 dB	65,0 dB
	2.NP	46,3 dB	56,2 dB	65,0 dB
V4	1.NP	38,4 dB	46,6 dB	65,0 dB
	2.NP	39,5 dB	49,4 dB	65,0 dB

	Nová Okružní		
	Hluková studie HS-2026-102	Strana	15 z 18


4.9 Automobilová doprava

Tabulka 9 – Vyhodnocené hladiny hluku – automobilová doprava – bez záměru – rok 2040

bod	patro	$L_{Aeq,T}$ bez záměru		hygienický limit	
		den	noc	den	noc
V1	1.NP	61,2 dB	55,5 dB	68,0 dB	58,0 dB
	2.NP	62,0 dB	56,2 dB	68,0 dB	58,0 dB
V2	1.NP	53,5 dB	49,4 dB	68,0 dB	58,0 dB
	2.NP	57,8 dB	52,0 dB	68,0 dB	58,0 dB
V3	1.NP	61,8 dB	56,1 dB	68,0 dB	58,0 dB
	2.NP	62,7 dB	57,0 dB	68,0 dB	58,0 dB
V4	1.NP	42,4 dB	39,1 dB	68,0 dB	58,0 dB
	2.NP	43,4 dB	39,4 dB	68,0 dB	58,0 dB

Tabulka 10 – Vyhodnocené hladiny hluku – automobilová doprava – se záměrem – rok 2040


bod	patro	$L_{Aeq,T}$ se záměrem		hygienický limit	
		den	noc	den	noc
V1	1.NP	61,8 dB	55,9 dB	68,0 dB	58,0 dB
	2.NP	62,6 dB	56,7 dB	68,0 dB	58,0 dB
V2	1.NP	54,1 dB	49,9 dB	68,0 dB	58,0 dB
	2.NP	58,4 dB	52,5 dB	68,0 dB	58,0 dB
V3	1.NP	62,3 dB	56,6 dB	68,0 dB	58,0 dB
	2.NP	63,3 dB	57,4 dB	68,0 dB	58,0 dB
V4	1.NP	42,9 dB	39,6 dB	68,0 dB	58,0 dB
	2.NP	44,0 dB	39,8 dB	68,0 dB	58,0 dB
V5	1.NP	63,2 dB	57,4 dB	68,0 dB	58,0 dB
	2.NP	63,6 dB	57,8 dB	68,0 dB	58,0 dB
	3.NP	63,5 dB	57,6 dB	68,0 dB	58,0 dB

	Nová Okružní		
	Hluková studie HS-2026-102	Strana	16 z 18

bod	patro	$L_{Aeq,T}$ se záměrem		hygienický limit	
		den	noc	den	noc
	4.NP	63,3 dB	57,4 dB	68,0 dB	58,0 dB
V6	1.NP	63,2 dB	57,4 dB	68,0 dB	58,0 dB
	2.NP	63,7 dB	57,8 dB	68,0 dB	58,0 dB
	3.NP	63,6 dB	57,8 dB	68,0 dB	58,0 dB
	4.NP	63,5 dB	57,6 dB	68,0 dB	58,0 dB
V7	1.NP	60,8 dB	54,9 dB	68,0 dB	58,0 dB
	2.NP	61,9 dB	56,1 dB	68,0 dB	58,0 dB
	3.NP	62,1 dB	56,2 dB	68,0 dB	58,0 dB
	4.NP	62,0 dB	56,1 dB	68,0 dB	58,0 dB

Tabulka 11 – Vyhodnocené hladiny hluku – rozdílové hodnoty – vliv záměru

bod	patro	$L_{Aeq,T}$ bez záměru		$L_{Aeq,T}$ se záměrem		$L_{Aeq,T}$ rozdíl	
		den	noc	den	noc	den	noc
V1	1.NP	61,2 dB	55,5 dB	61,8 dB	55,9 dB	0,6 dB	0,4 dB
	2.NP	62,0 dB	56,2 dB	62,6 dB	56,7 dB	0,6 dB	0,5 dB
V2	1.NP	53,5 dB	49,4 dB	54,1 dB	49,9 dB	0,6 dB	0,5 dB
	2.NP	57,8 dB	52,0 dB	58,4 dB	52,5 dB	0,6 dB	0,5 dB
V3	1.NP	61,8 dB	56,1 dB	62,3 dB	56,6 dB	0,5 dB	0,5 dB
	2.NP	62,7 dB	57,0 dB	63,3 dB	57,4 dB	0,6 dB	0,4 dB
V4	1.NP	42,4 dB	39,1 dB	42,9 dB	39,6 dB	0,5 dB	0,5 dB
	2.NP	43,4 dB	39,4 dB	44,0 dB	39,8 dB	0,6 dB	0,4 dB

	Nová Okružní		
	Hluková studie HS-2026-102	Strana	17 z 18

5. Závěr

5.1 Proces výstavby

V rámci hlukové studie byl posouzen proces výstavby. Posuzovány byly zemní práce a výstavba základů, kdy lze očekávat nejvyšší zatížení hlukem během celé výstavby. Jedná se o kombinaci stavebních zařízení spolu s vrtáním pilot v souladu s tabulkou 1. Během výstavby nebude docházet k překračování hygienických limitů.

Jelikož však činnost mechanizace může být výrazně proměnlivá v prostoru, nasazení i podstatě své činnosti, připouští se, že krátkodobě může být hluková zátěž v určitých místech vyšší, než jsou vypočtené hodnoty modelem. Doporučuje se proto v blízkosti obytné zástavby dodržovat postupy minimalizující hluk, zejména omezit nadměrný souběh významných zdrojů hluku a dbát na dobrý technický stav mechanizace.

5.2 Okolní zdroje hluku


Ve studii byl posouzen vliv okolí na samotný záměr. Jedná se o automobilovou dopravu na silnici Okružní. Na základě výsledků z výpočtového modelu lze konstatovat, že hygienické limity od automobilové dopravy budou splněny pouze s malou rezervou (do 1,0 dB). Z tohoto důvodu je doporučeno u některých objektů směrem ke komunikaci obytné místnosti větrat jinak než přirozeně okny. Tyto fasády jsou zakresleny ve výkresech v příloze.

5.3 Vliv záměru na okolí

Samotný záměr nebude obsahovat žádné stacionární zdroje hluku. Vliv záměru pak bude ve formě přivedené automobilové dopravy. Dle výpočtového modelu dojde u okolní zástavby k navýšení hluku o 0,6 dB v denní době a 0,5 dB v noční době.

5.4 Individuální protihluková opatření

U některých objektů je směrem ke komunikaci Okružní doporučeno provést individuální protihluková opatření ve formě možnosti větrat obytné místnosti jinak než přirozeně okny. Toto může být provedeno pomocí rekuperačních jednotek (lokální/centrální), vzduchotechnických jednotek nebo pomocí větracích štěrbin umístěných v okenním rámu.

	Nová Okružní		
	Hluková studie HS-2026-102	Strana	18 z 18

6. Použitá literatura














- [1] Zákon 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- [2] Nařízení vlády 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů
- [3] Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí. Věstník MZ ČR, částka 14/2023
- [4] Projektová dokumentace – Sagasta s.r.o., květen 2026
- [5] Veřejně dostupné mapové podklady portálu ČÚZK – dostupné online
- [6] Dopravně inženýrské posouzení – ALFAPROJEKT OLOMOUC s.r.o., leden 2026

Nová Okružní

hluk z automobilové dopravy - rok 2040 - se záměrem

noční doba 22 - 6 hod



	budovy	hluková pásma ve výšce 6 m			50,0 - 55,0 dB		70,0 - 75,0 dB
	hranice KN		35,0 - 40,0 dB		55,0 - 60,0 dB		>75,0 dB
	silnice		40,0 - 45,0 dB		60,0 - 65,0 dB		
	výpočtový bod		45,0 - 50,0 dB		65,0 - 70,0 dB		

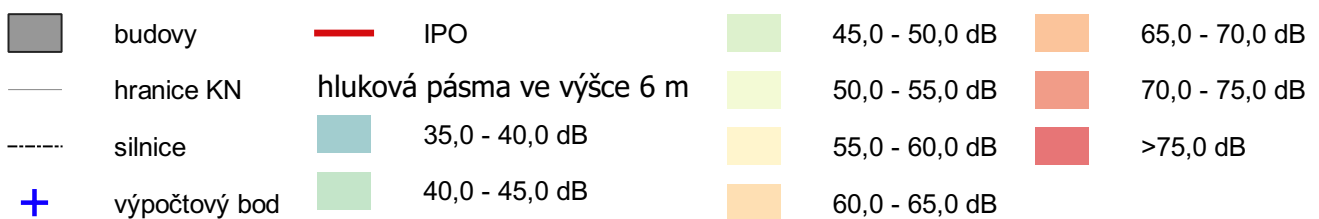
0 100 200 m



Nová Okružní

hluk z automobilové dopravy - rok 2040 - se záměrem

denní doba 6 - 22 hod



0 100 200 m

