



**D48 Frýdek-Místek
doplnění ramp MÚK**

Hluková studie

06/2026

Obsah

1.	Účel zpracování.....	4
2.	Základní zdroje informací a údajů	4
3.	Popis záměru	5
4.	Situace v zájmové lokalitě	8
5.	Zdroje hluku	9
6.	Výpočet ekvivalentních hladin hluku	10
6.1	Zadání hlukové studie	10
6.2	Volba výpočtových bodů	11
6.3	Podmínky výpočtu	11
6.4	Terminologie a přípustné hodnoty hluku.....	12
7.	Výsledky modelového výpočtu šíření hluku.....	13
7.1	Hluk v chráněném venkovním prostoru staveb	13
7.2	Vyhodnocení modelovaných výsledků, závěr	15

Přehled použitých zkratk

dB(A)	decibel (váhové kritérium – filtr A koriguje naměřené hodnoty akustického tlaku podle charakteristiky lidského ucha. Váhový filtr A je aproximací křivek stejné hlasitosti pro oblast nízkých hladin akustického tlaku a je v mezinárodním měřítku nejčastěji používán.)
DIP	dopravně-inženýrské podklady (AFRY CZ s.r.o., 07/2024)
HS	hluková studie
$L_{Aeq,T}$	ekvivalentní hladina akustického tlaku za čas T
NA	nákladní automobil/y
NV	nařízení vlády (myšleno NV č. 272/2011 Sb.)
OA	osobní automobil/y
OB	objekt k bydlení
PHS	protihluková stěna/y
RD	rodinný dům
RPDI	roční průměr denních intenzit (voz. / 24 hod)
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
S, J, V, Z,	sever, jih, východ, západ
TEN-T	transevropská dopravní síť

Zpracovatel: DOPRAVOPROJEKT Ostrava a.s.
IČ: 427 67 377
DIČ: CZ42767377
Sídlo: Masarykovo nám. č.5/5
702 00 Ostrava – Moravská Ostrava

Řešitel: Ing. Michal Damek
Telefon: 724 318 233
Email: m.damek@dpova.cz



DOPRAVOPROJEKT Ostrava a.s.
Masarykovo náměstí 5/5,
Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava
⑦

.....
Ing. Michal Damek

1. Účel zpracování

Hluková studie byla zpracována pro účely posouzení hlukového zatížení, které vznikne realizací záměru: „D48 Frýdek-Místek, doplnění ramp MÚK“, tj. doplněním napojovacích ramp mimoúrovňové křižovatky D48 a D56 poblíž vodní nádrže Arnošt ve Frýdku-Místku v Moravskoslezském kraji, katastrálním území Místek.

Účelem předkládané hlukové studie je posouzení hlukové zátěže z provozu nové komunikace s požadavky zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů, resp. ustanovením § 12 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. V hlukové studii je popsán a zhodnocen vliv provozu silničních komunikací na hlukovou situaci v jejím blízkém okolí, resp. studie hodnotí změnu hlukové situace, tedy porovnává stav před a po realizaci záměru.

2. Základní zdroje informací a údajů

Předkládaná hluková studie byla zpracována s použitím následujících podkladů:

- *Technická studie záměru „D48 Frýdek-Místek, doplnění ramp MÚK“.* Zpracovatel: SHB a.s., HIP: Dřevjaná (ČKAIT 1102355), Ostrava: 10/2024.
- *Hluková studie záměru „D48 Frýdek-Místek, doplnění ramp MÚK“.* Zpracovatel: SHB a.s., Vokoun, Ostrava: 10/2024.
- *Dopravní model záměru „D48 Frýdek-Místek, doplnění ramp MÚK Olešná – TES/ekonomické zhodnocení efektivity/ZP“.* Zpracovatel: Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., Šanca, Brno: 03/2024.
- Mapové podklady:
 - <https://app.qisonline.cz>
 - <https://www.openstreetmap.org>
 - <https://mapy.cz>,
 - <http://nahlizenidokn.cuzk.cz>,
 - <https://geoportal.cuzk.cz>,
- Datové podklady:
 - ČHMÚ: ZABAGED® - Výškopis – DMR 5G
 - ČHMÚ: ZABAGED® - Polohopis, Základní topografické mapy ČR
 - ČHMÚ: Registr územní identifikace, adres a nemovitostí (RÚIAN)
- Aktuální znění legislativních předpisů: zejména zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Programové vybavení: CadnaA verze 2026 MR1 (23.01.2026)

3. Popis záměru

Předmětem záměru je problematika propojení komunikací D48 a D56 ve směru Nový Jičín – Ostrava a opačně, jelikož stávající D48 a D56 se vzájemně napojují pouze ve směru na Český Těšín. Požadovaný křižovatkový pohyb ve směru Nový Jičín – Ostrava a obráceně byl historicky zrušen a dále neuvažován v rámci úsporných opatření, řidiči jsou tak nyní nuceni jet částečně přes město po ulici Příborská a Beskydská, nebo použít sjezd o cca 2,5 km dále na okružní křižovatku na ulici Frýdlantská a najet zpět na D48 a pokračovat buďto směrem na Nový Jičín nebo odbočit na Ostravu.

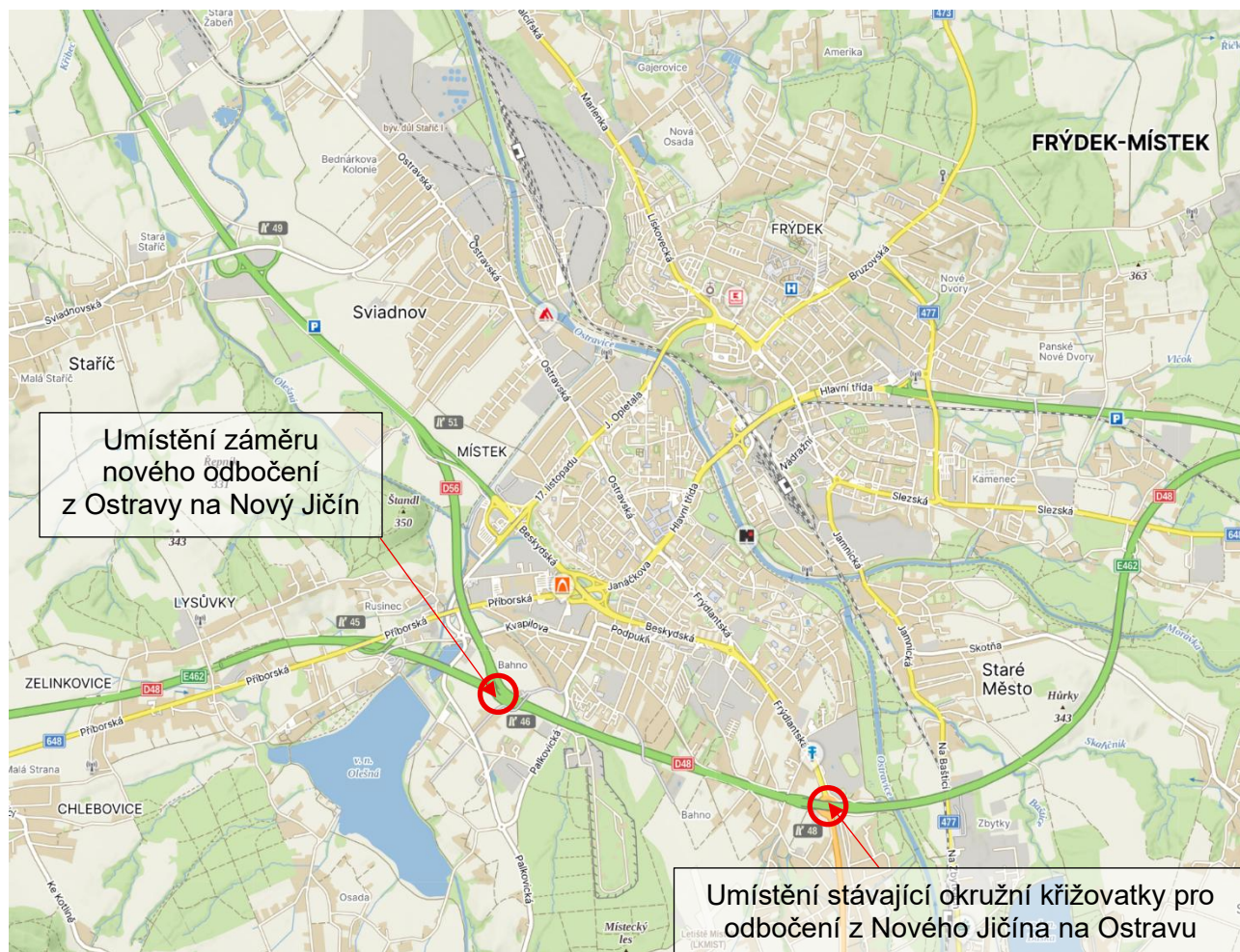
Řešení propojení bylo variantně řešeno v technické studii (SHB, a.s., 10/2024) kdy výsledné řešení je navrženo tak, že pro odbočení ze směru Ostrava na Nový Jičín bude realizováno nové propojení (rampa). Pro odbočení ze směru Nový Jičín na Ostravu bude využívána stávající okružní křižovatka na ul. Frýdlantská (pod D48). Toto řešení si nevyžádá stavební úpravy, okružní křižovatka bude upravena změnou vodorovného a svislého dopravního značení tak, aby změny umožňovaly otáčení vozidel na dvoupruhové okružní křižovatce a zpětné najetí na D48 v požadovaném směru – viz situaci níže.

Z pohledu předkládané hlukové studie je tak předmětné posouzení nově budované rampy pro odbočení ze směru Ostrava na Nový Jičín. Propojení je navrženo formou jednopruhové komunikace s šířkou 6,5 m + případné rozšíření a prostor pro objíždění v případě poruchy či havárie. Na D56 bude pro odpojení použit samostatný jízdní pruh.

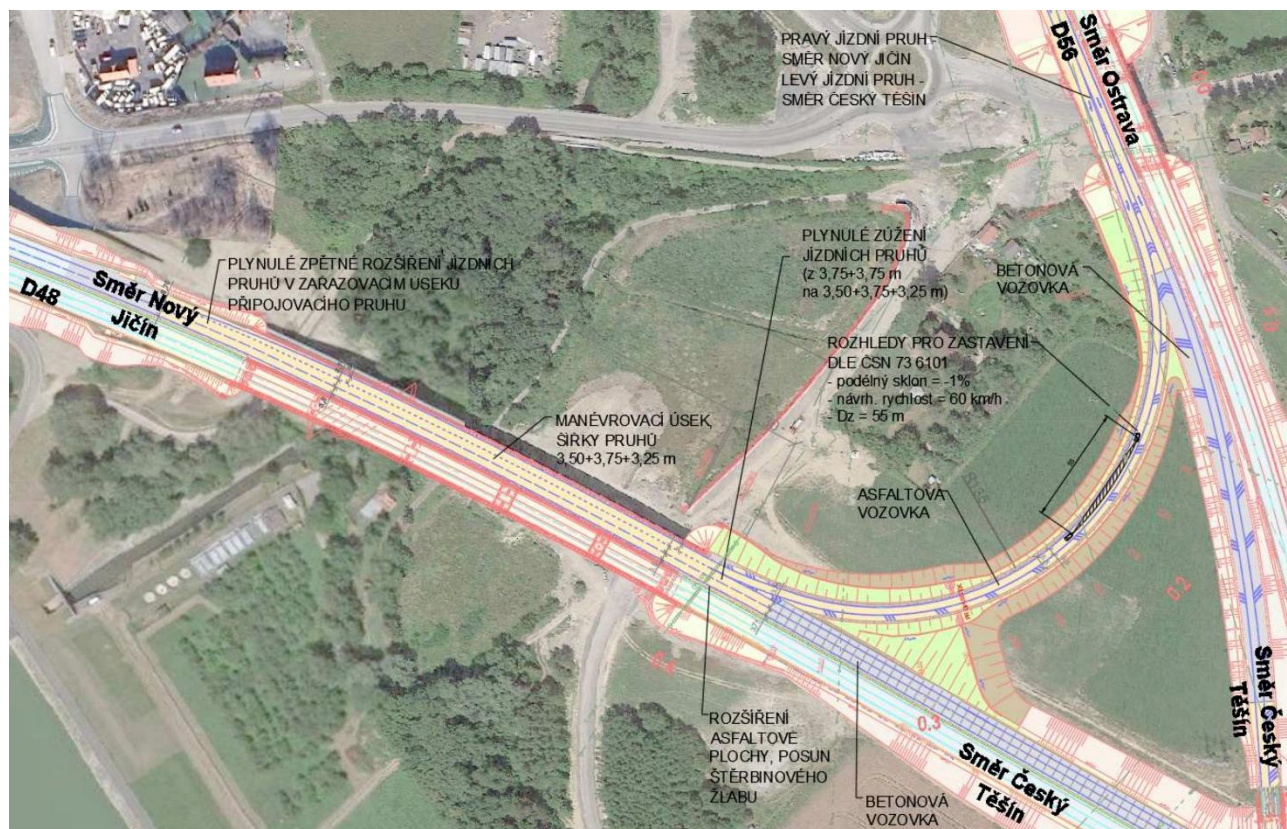
Na D56 dojde za mostem SO201 (D56) k dělení jízdních pruhů ve směru od Ostravy a následným připojením na D48 před stávajícím mostem zúženým připojovacím pruhem šířky 3,25 m. V úseku dojde v asfaltové části před mostem na D48 ke zúžení levého (rychlého) jízdního pruhu z 3,75 m na 3,50 m a s tím spojenému rozšíření asfaltové vozovky na úkor středního dělicího pásu a směrovému přeložení šterbinového žlabu. Délka této trasy je 426,56 m. Poloměr navrženého směrového oblouku je $R=135$ m (pozn. měreno v hraně zpevnění). Podélný sklon klesá v hodnotě 0,7 %. Levý pruh bude na D56 za mostem pokračovat dál v napojení na D48 ve směru na Český Těšín, pravý pruh bude odbočovat doprava po nově navrženém propojení ve směru na Nový Jičín.

Návrhová rychlost 60 km/h. Doprava je vedena standardně v pravé části zpevnění. Trasa se nachází na 6 pozemcích (mimo pozemky, na kterých je stávající D48 a D56): z toho 4 jsou soukromých vlastníků, 1 města Frýdek-Místek a 1 ŘSD. Oproti variantě 1 jsou zábory na těchto pozemcích v tomto případě větší.

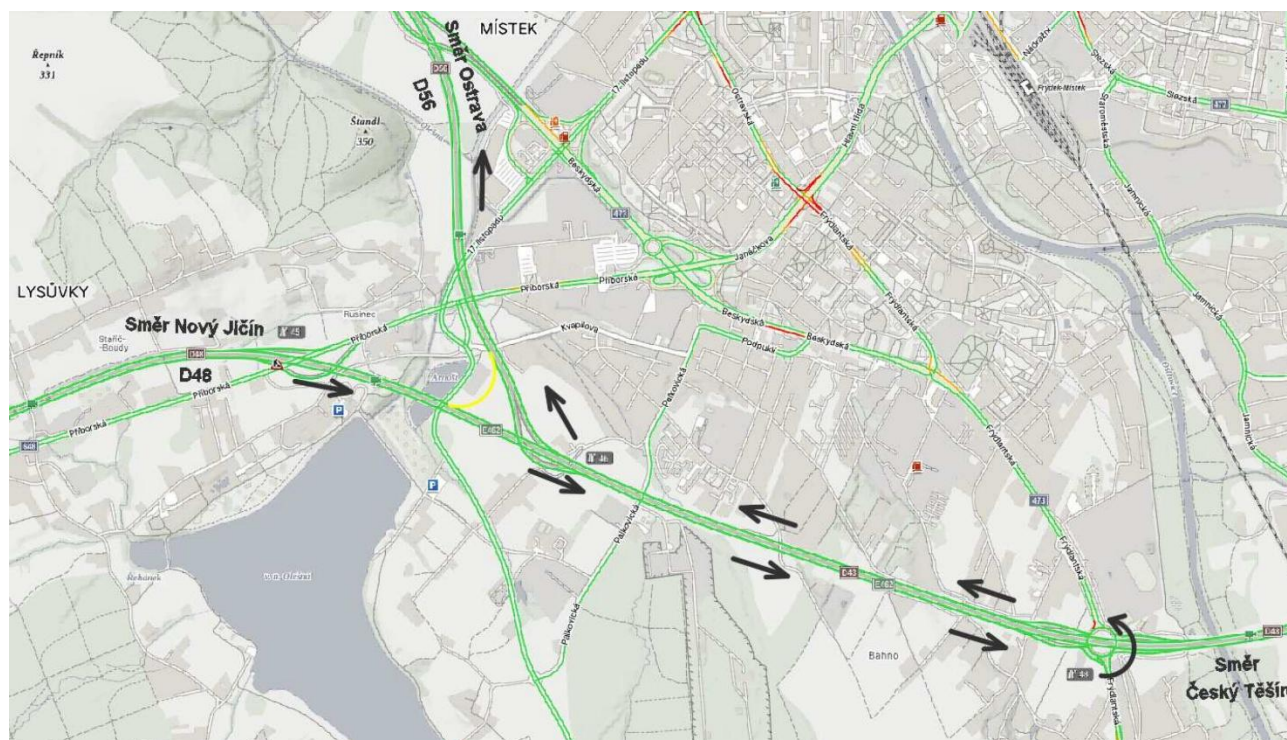
Obrázek 1: Situace širších vztahů (zdroj podkladu: Mapy.com)



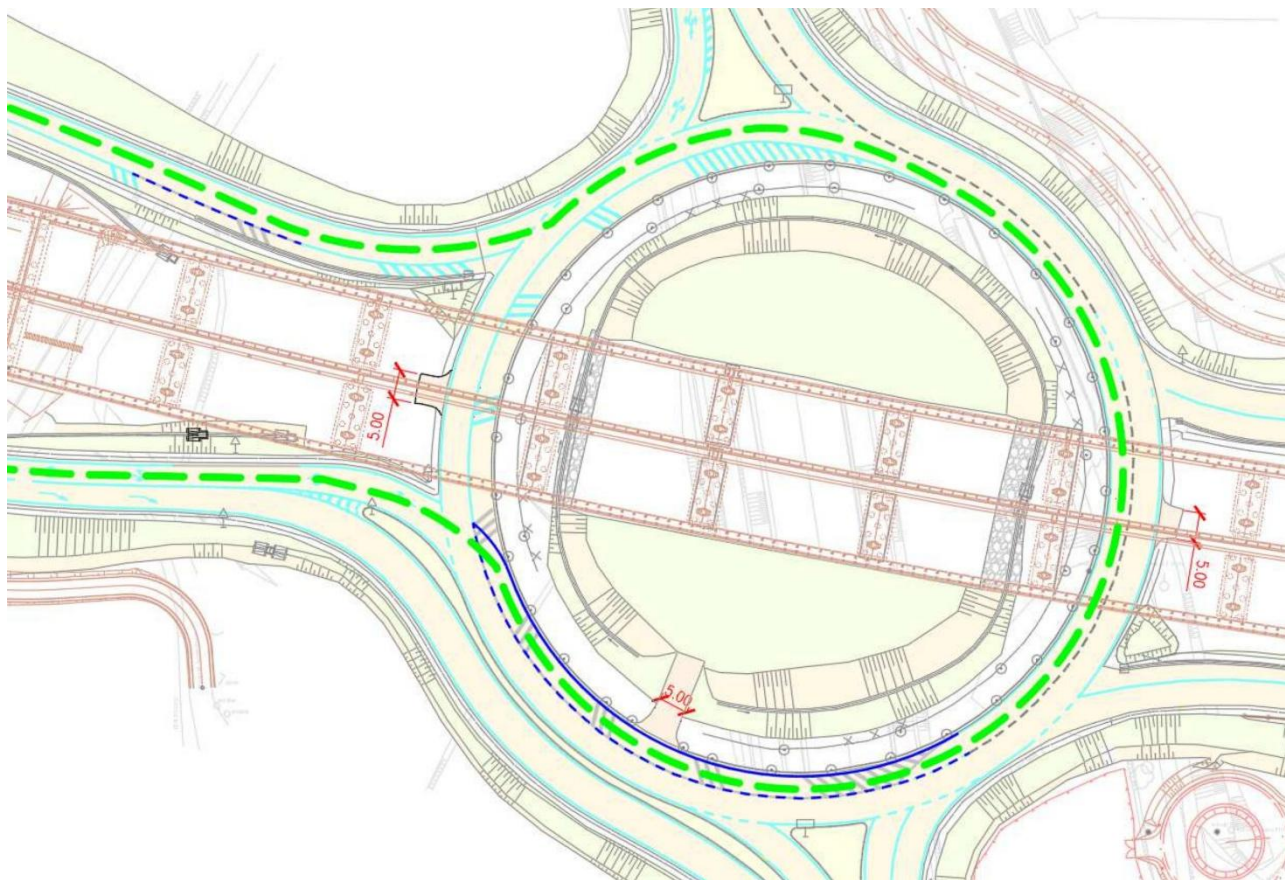
Obrázek 2: Situace nového odbočení ze směru Ostrava na Nový Jičín (zdroj: TES, SHB a.s., 10/2024)



Obrázek 3: Trasa vozidel při odbočení ze směru Nový Jičín na Ostravu na stávající okružní křižovatce (zdroj: TES, SHB a.s., 10/2024)



Obrázek 4: Detail okružní křižovatky pro odbočení ze směru Nový Jičín na Ostravu (zdroj: TES, SHB a.s., 10/2024)



4. Situace v zájmové lokalitě

Posuzovaný záměr (nové odbočovací rameno) se nachází v Moravskoslezském kraji, ve Frýdku-Místku v katastrálním území Místek v okolí napojení D48 a D56 na nezastavěných, zatravněných pozemcích.

Nejbližší obytná zástavba se nachází v okolí ulic Kvapilova a K Olešné. Jedná se o zástavbu několika rodinných domů, u kterých byly zvoleny výpočtové body hlukové studie – viz kapitolu 6.2.

Stávající hlukové zatížení posuzované lokality je v zásadním způsobem ovlivňováno hlukem z provozu automobilové dopravy na dálnici D48, D56 a dalších významově menších veřejných komunikacích (zejména okružní křižovatka ulic 17. listopadu a Kvapilova a ulice K Olešné, Palkovická, Příborská a jiné). Železniční trať se v okolí záměru nenachází. Technologické zdroje hluku se v dotčené lokalitě příliš neprojevují, avšak jsou zde zastoupeny: např. areál Dopravních staveb Ostrava a areál společnosti Gama Construct. Další stacionární zdroje se pak nachází severovýchodním směrem, kde již je jejich provoz akusticky významnější.

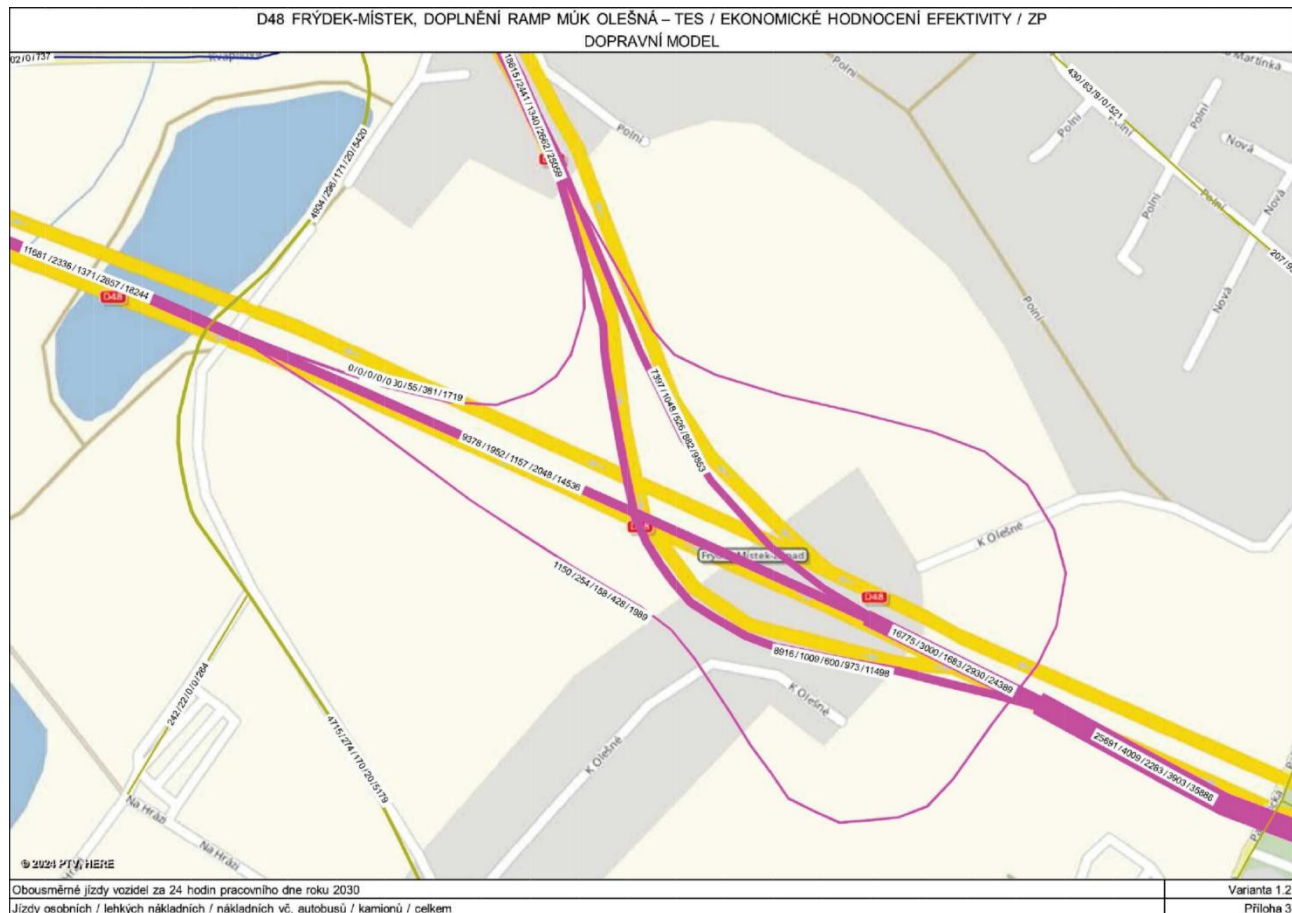
Mimo hluku z provozu dopravy je hluková situace ovlivněna hlukem pocházejícím z místních stacionárních zdrojů (rodinné domy, objekty k bydlení a objekty k rekreaci), kde lze předpokládat hluk způsobený zejména provozem drobné techniky (sekačky, křovinořezy, vrtačky, či jiné drobné domácí techniky) používané pro údržbu nemovitostí a zahrad. Jejich působení je krátkodobé a časově nahodilé, převážně však jsou zdroje v provozu v denní době. Dle definice stacionárních zdrojů hluku (NV č. 272/2011 Sb., § 2, písm. p) se však za stacionární zdroje hluku nepovažují zdroje související s činnostmi spojenými s běžným užíváním bytu, bytového domu, rodinného domu, stavby pro rodinnou rekreaci a pozemků k nim náležejících, s výjimkou zařízení pro větrání a vytápění. Hlukovou situaci řešeného území pak dále utváří verbální projevy obyvatel, reprodukováná hudba, obecní tlampače apod.

5. Zdroje hluku

Předmětem předkládané hlukové studie je posouzení hluku z předpokládaného provozu automobilové dopravy na trase nového odbočovacího ramene. Údaje o četnosti provozu dopravy byly čerpány z dopravně inženýrských podkladů, který zpracovala společnost Mott MacDonald CZ (10/2024) jako podklad pro technicko-ekonomickou studii záměru.

Dopravní model byl původně zpracován pro jiný tvar odbočení ze směru Nový Jičín na Ostravu (od kterého bylo ustoupeno vzhledem k dotčení většího území a vedení trasy blíže obytné zástavbě), avšak četnosti dopravy pro výhledovou realizační variantu v roce 2030 jsou stále relevantní.

Obrázek 5: Predikované četnosti vozidel dle DIP (Mott MacDonald, 10/2024)



Výpočtová rychlost byla na odbočovacím rameni zvolena dle návrhové rychlosti, tj. 60 km/h.

6. Výpočet ekvivalentních hladin hluku

6.1 Zadání hlukové studie

Jak již bylo řečeno v úvodu, účelem studie je posouzení hlukového zatížení z automobilového provozu na novém odbočovacím rameni pro odbočení ze směru Ostrava na Nový Jičín, které je navrženo k řešení problematiky propojení komunikací D48 a D56 ve směru Nový Jičín – Ostrava a opačně, jelikož stávající D48 a D56 se vzájemně napojují pouze ve směru na Český Těšín. Požadovaný křižovatkový pohyb ve směru Nový Jičín – Ostrava a obráceně byl historicky zrušen a dále neuvažován v rámci úsporných opatření, řidiči jsou tak nyní nuceni jet částečně přes město po ulici Příborská a Beskydská, nebo použít sjezd o cca 2,5 km dále na okružní křižovatku na ulici Frýdlantská a najet zpět na D48 a pokračovat buďto směrem na Nový Jičín nebo odbočit na Ostravu.

Řešení propojení bylo variantně řešeno v technické studii (SHB, a.s., 10/2024) kdy výsledné řešení je navrženo tak, že pro odbočení ze směru Ostrava na Nový Jičín bude realizováno nové propojení (rampa). Pro odbočení ze směru Nový Jičín na Ostravu bude využívána stávající okružní křižovatka na ul. Frýdlantská (pod D48). Toto řešení si nevyžádá stavební úpravy, okružní křižovatka bude upravena změnou vodorovného a svislého dopravního značení tak, aby změny umožňovaly otáčení vozidel na dvoupruhové okružní křižovatce a zpětné najetí na D48 v požadovaném směru – viz situaci níže.

Účelem předkládané hlukové studie je posouzení hlukové zátěže z provozu nové komunikace (odbočovacího ramene) s požadavky zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů, resp. ustanovením § 12 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. V hlukové studii je popsán a zhodnocen vliv provozu silničních komunikací na hlukovou situaci v jejím blízkém okolí, resp. studie hodnotí změnu hlukové situace, tedy porovnává stav před a po realizaci záměru. V případě, že bude provozem docházet k překračování hyg. limitů dle NV č. 272/2011 Sb., je předmětem hlukové studie návrh protihlukových opatření.

Výpočet ekvivalentních hladin akustického tlaku byl proveden pro celou denní dobu $L_{Aeq,16h}$ (6:00 – 22:00 hod) a celou noční dobu $L_{Aeq,8h}$ (22:00 – 6:00 hod).

Modelování situace a výpočty byly provedeny pomocí programového vybavení CadnaA verze 2026 MR1 (23.01.2026). Odchylku výpočtu lze očekávat max. v intervalu $<-1.8; +1.8>$ dB.

Mimo vlastních zdrojů hluku byla v hlukovém modelu zohledněna terénní charakteristika zájmové lokality a její objektová zastavěnost. V modelovém prostředí byl výškopis lokality zpracován dle dat modelu ČUZK ZABAGED® - DMR 5G. Objektová zastavěnost byla zpracována dle informací Registru územní identifikace, adres a nemovitostí (RÚIAN).

Vnější prostředí, ve kterém dochází k šíření zvukových vln, bylo řešeno jako hlukově odrazivé (implicitní útlum povrchu terénu byl volen $G = 1$). Zpevněné plochy (plochy silnic a fasády objektů) byly řešeny jako hlukově odrazivé ($G = 0$). V modelu nebyly explicitně vyznačeny žádné plochy zeleně.

Ekvivalentní hladiny akustického tlaku byly vyhodnoceny ve výpočtových bodech umístěných ve venkovních chráněných prostorech staveb nejbližších objektů obytné zástavby.

Předkládané hlukové posouzení bylo provedeno v jediné modelové variantě představující modelový stav **včetně** realizace záměru.

Ve vazbě na poskytnutá data o predikci četnosti dopravy byly výpočty očekávané hlukové zátěže provedeny pro výhledový rok 2030.

6.2 Volba výpočtových bodů

Volba umístění výpočtových bodů vychází z umístění venkovních chráněných prostorů staveb. Výpočtové body byly umístěny dle požadavku § 30 zákona č. 258/2000 Sb. resp. § 12 NV č. 272/2011 Sb. Výpočtové body byly umístěny dle definice venkovního chráněného prostoru stavby 2 m před obvodovým pláštěm níže uvedených nejbližších rodinných domů. Výpočty byly provedeny v souladu s § 20 odst. 3 pro dopadovou zvukovou vlnu v celé denní (6:00 – 22:00 hod) a celé noční (22:00 – 6:00 hod) době. Výpočty byly provedeny ve výpočtových hladinách pro různé typy objektů tak, aby byla objektivizována úroveň hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru v předpokládaných výškách jednotlivých nadzemních podlaží.

Výpočtové body:

#	Druh	Adresa	Parc. č., k.ú.	Umístění	Výška výpočtu
1	RD	K Olešné č.p. 1324, 738 01 Frýdek-Místek	parc. č. 4095, k.ú. Místek	J fas.	2 a 4 m n.t.
2	RD	K Olešné č.p. 2139, 738 01 Frýdek-Místek	parc. č. 4173/2, k.ú. Místek	SZ fas.	
3	RD	K Olešné č.p. 1329, 738 01 Frýdek-Místek	parc. č. 4168, k.ú. Místek	SZ fas.	
4	RD	Polní č.p. 453, 738 01 Frýdek-Místek	parc. č. 4127/3, k.ú. Místek	JZ fas.	
5	RD	Luční 643, 738 01 Frýdek-Místek	parc. č. 1284/7, k.ú. Místek	J fas.	

6.3 Podmínky výpočtu

Výsledky hlukového modelu uvedené v [kapitole 7](#) platí za těchto podmínek:

- Předmětem řešení předkládané hlukové studie je posouzení hluku z předpokládaného provozu automobilové dopravy na novém odbočovacím ramenu umožňující odbočení z D56 ze směru Ostrava na D48 ve směru Nový Jičín.
- Součástí hlukové studie byly modelovány a posuzovány pouze zdroje hluku představující předpokládaný provoz automobilové dopravy viz [kapitolu 5.1](#). dle dopravního modelu společnost Mott MacDonald CZ (10/2024), která byla zpracována jako podklad pro technicko-ekonomickou studii záměru.
- Výpočty byly provedeny ve výpočtových hladinách pro různé typy objektů tak, aby byla objektivizována úroveň hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru v předpokládaných výškách jednotlivých nadzemních podlaží.
- Výpočty byly provedeny pro celou denní (6:00 – 22:00 hod) a celou noční (22:00 – 6:00 hod) dobu, tj. v souladu se stanovením hyg. limitů dle § 12 NV č. 272/2011 Sb.
- Vyhodnocení výsledků předkládané studie bylo provedeno vůči hygienickým limitům dle požadavků aktuálního znění zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů, resp. ustanovením § 12 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
- Mimo vlastních zdrojů hluku byla v hlukovém modelu zohledněna terénní charakteristika zájmové lokality a její objektová zastavěnost. V modelovém prostředí byl výškopis lokality zpracován dle dat modelu ČUZK ZABAGED® - DMR 5G. Objektová zastavěnost byla zpracována dle informací Registru územní identifikace, adres a nemovitostí (RÚIAN).
- Vnější prostředí, ve kterém dochází k šíření zvukových vln, bylo řešeno jako hlukově odrazivé (implicitní útlum povrchu terénu byl volen $G = 1$). Zpevněné plochy (plochy silnic a fasády objektů) byly řešeny jako hlukově odrazivé ($G = 0$). V modelu nebyly explicitně vyznačeny žádné plochy zeleně.
- Modelování situace a výpočty byly provedeny pomocí programového vybavení CadnaA verze 2026 MR1 (23.01.2026). Odchylku výpočtu lze očekávat max. v intervalu $<-1.8; +1.8>$ dB.

6.4 Terminologie a přípustné hodnoty hluku

Legislativa stanovující nejvyšší přípustné hladiny hluku

Legislativní rámec řešené problematiky, spolu s požadavky na nejvyšší přípustné hladiny hluku jsou stanoveny zejména:

- zákonem č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů; Díl 6 – Ochrana před hlukem, vibracemi a neionizujícím zářením; **Hluk a vibrace; §§ 30–34**
- nařízením vlády č. 272/2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.
 - **§11** Hygienické limity hluku v chráněných **vnitřních** prostorech staveb
 - **§12** Hygienické limity hluku v chráněných **venkovních** prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

Hluk z provozu automobilové dopravy

Ke stanovení výsledného hygienického limitu pro chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor se pro hluk z dopravy použijí korekce uvedené v příloze 3, části A nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Příloha č. 3 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb. – Stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

Část A – Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

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 a tramvajových dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

Jde-li o souběh pozemních komunikací s různými hygienickými limity hluku, výsledný limit hluku se stanoví podle té komunikace, ze které je příspěvek hluku z dopravy na této komunikaci převažující.

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) ¹ nebo q) ² na těchto pozemních komunikacích a dráhách prováděnou po 1. lednu 2001.

¹ **písm. p)** údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo optimalizací dráhy činností související s výměnou nebo obnovou kolejového svršku, spodku a souvisejících zařízení, podbíjením a broušením kolejí, případně přidáním koleje, předelektrizační úpravy, elektrizace dráhy nebo jiná související úprava.

² **písm. q)** údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo zkapacitněním pozemní komunikace činností související s položením nového povrchu vozovky nebo rozšířením vozovky při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo jiná související úprava, včetně související krátkodobé objízdné trasy.

Pro vyhodnocení modelové zátěže v okolí nové komunikace a křižovatek jsou pro hodnocení modelovaných hladin akustického tlaku použity hygienické limity stanovené s použitím korekce dle sloupce 2) tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb.

Výsledný hyg. limit

$$L_{Aeq, 16h, DEN} = 50 + 10 = 60 \text{ dB}$$

$$L_{Aeq, 8h, NOC} = 50 + 10 - 10 = 50 \text{ dB}$$

V hodnotící tabulce v následující kapitole jsou u jednotlivých výpočtových bodů výsledné hyg. limity uvedeny.

7. Výsledky modelového výpočtu šíření hluku

7.1 Hluk v chráněném venkovním prostoru staveb

Model hlukové zátěže byl proveden za podmínek specifikovaných v kapitole 6.3. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku byly vyhodnoceny ve zvolených výpočtových bodech umístěných u objektů nejbližší obytné zástavby, jakožto chráněných objektů venkovního prostoru staveb definovaného dle §30 zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů.

Předkládané hlukové posouzení bylo provedeno v jediné modelové variantě představující modelový stav **včetně** realizace záměru.

Tabulka 1: Modelované hodnoty L_{Aeq} (dB)

Výpočtové body				Výška výpočtu (m)	Hyg. limit		STAV 1	
					den (dBA)	noc (dBA)	den (dBA)	noc (dBA)
#	Druh	Adresa	Umístění	(m)				
1	RD	K Olešné č.p. 1324, 738 01 Frýdek-Místek	J fas.	2,0	60	50	50,9	47,7
				4,0			53,0	49,3
2	RD	K Olešné č.p. 2139, 738 01 Frýdek-Místek	SZ fas.	2,0	60	50	49,9	46,7
				4,0			51,2	47,7
3	RD	K Olešné č.p. 1329, 738 01 Frýdek-Místek	SZ fas.	2,0	60	50	50,5	47,4
				4,0			51,6	48,1
4	RD	Polní č.p. 453, 738 01 Frýdek-Místek	JZ fas.	2,0	60	50	52,0	48,8
				4,0			53,4	49,9
5	RD	Luční 643, 738 01 Frýdek-Místek	J fas.	2,0	60	50	53,5	48,2
				4,0			53,9	48,6

Grafické znázornění průběhu pásem izofon (ve výšce 2 m n.t.) řešeného modelového stavu je pro denní a noční dobu uvedeno níže.

Obrázek 6: Situace průběhu pásek izofon v modelové výšce 2,0 m n.t. v denní době ve výhledovém roce 2030



Obrázek 7: Situace průběhu pásek izofon v modelové výšce 2,0 m n.t. v noční době ve výhledovém roce 2030



7.2 **Vyhodnocení modelovaných výsledků, závěr**

Modelované hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku (L_{Aeq}) jsou pro modelovanou realizační variantu uvedeny v tabulce v předchozí kapitole.

Jak je z tabulky výsledků zřejmé, je výsledný **hygienický limit** pro hluk z provozu automobilové dopravy v řešeném venkovním chráněném prostoru staveb stanovený s použitím korekce dle sloupce 2) tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb. (tj. $L_{Aeq,den/noc} = 60/50$ dB) **dodržen ve všech zvolených výpočtových bodech**, tj. v okolí nejbližší obytné zástavby.

Souhrnně lze říci, že oproti stávajícímu stavu nebude umístění odbočovacího ramene znamenat významné zhoršení hlukové situace. Výhledová situace byla řešena v jediné modelové variantě, a to včetně nového odbočovacího ramene s četnostmi dopravy dle dopravního modelu (Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., 03/2024) ve výpočtovém roce 2030. Poměr dopravy na D48 (cca 18 000 voz/24h) a D56 (cca 25 000 voz/24h) vůči predikované dopravě na novém odbočovacím ramenu (1 719 voz/24h) ukazuje, že silnice D48 a D56 jsou dominantním zdrojem hlukové zátěže v území – proto jsou na nich umístěny protihlukové stěny snižující jimi vyvolanou hlukovou zátěž. Posuzované odbočení umístění PHS nevyžaduje. Umístění nového odbočení ve směru k nádrži Arnošt je ve směru, kde u žádného objektu není vymezen venkovní chráněný prostor staveb.

V Ostravě 30.6.2026