

HLUKOVÁ STUDIE

I/19 DRHOVICE – TÁBOR, PŘELOŽKA

HLUKOVÁ STUDIE

I/19 DRHOVICE – TÁBOR, PŘELOŽKA

Objednatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Lidická 49/110
370 44 České Budějovice

Zpracovatel: EIA SERVIS s.r.o.
U Malše 20
370 01 České Budějovice



Zpracovatel: Mgr. Radomír Mužík
tel. 776732352

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Radomír Mužík'.

Srpen 2026

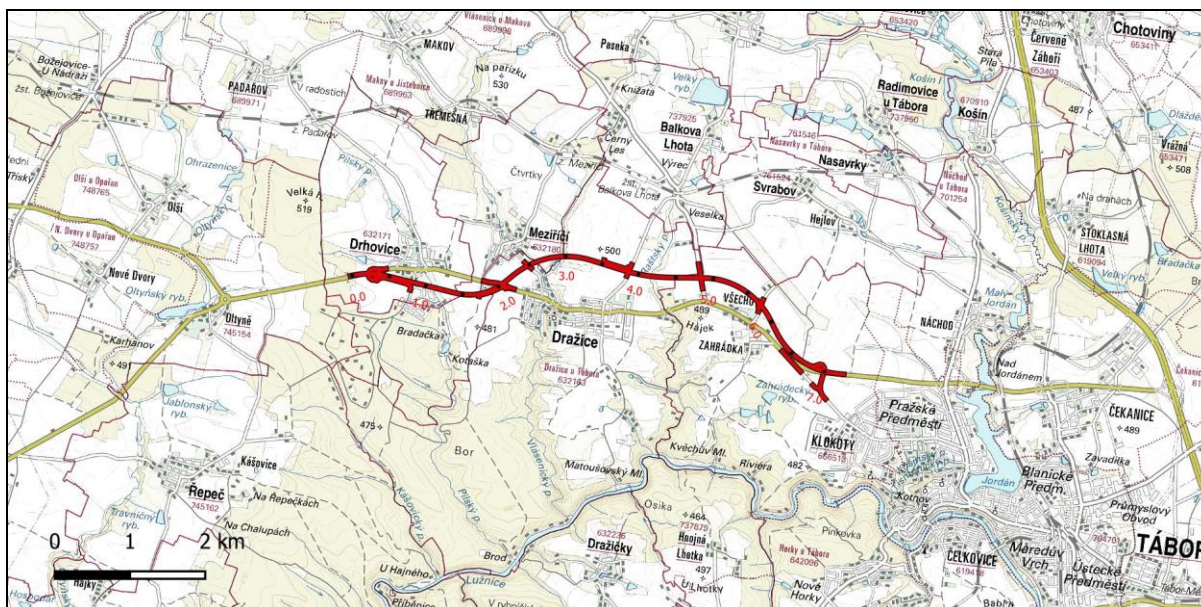
EIA SERVIS s.r.o.
České Budějovice

OBSAH

1. Úvod	4
2. Metodika	6
3. Chráněné prostory a hlukové limity	6
3.1. Chráněné prostory	6
3.2. Hlukové limity	7
4. Vstupní údaje.....	8
4.1. Zdroje hluku – výstavba	8
4.2. Zdroje hluku - provoz	10
4.3. Výpočtové body.....	12
5. Výsledky	16
5.1. Hluk z provozu	16
5.2. Hluk z výstavby	24
6. Shrnutí	25
7. Závěr	26

1. Úvod

Cílem předkládané hlukové studie je posouzení vlivu hluku z provozu posuzované přeložky silnice I/19 v úseku Drhovice – Tábor na chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb, popřípadě navržení takových opatření, která by vedla ke snížení hlukové zátěže pod úroveň daných hygienických limitů.



Obr. 1 – Umístění stavby – širší vztahy

Posuzovanou stavbou je výstavba přeložky silnice I/19 v úseku Drhovice - Tábor. Přeložka začíná v místě stávající silnice I/19 před obcí Drhovice a končí před městem Tábor, severně od místní části Klokoty. Jedná se o obchvat obcí Drhovice, Dražice a sídla Všechnov spadajícího již pod město Tábor. Délka projektovaného obchvatu je cca 7,3 km v návrhové kategorii S11,5/90.

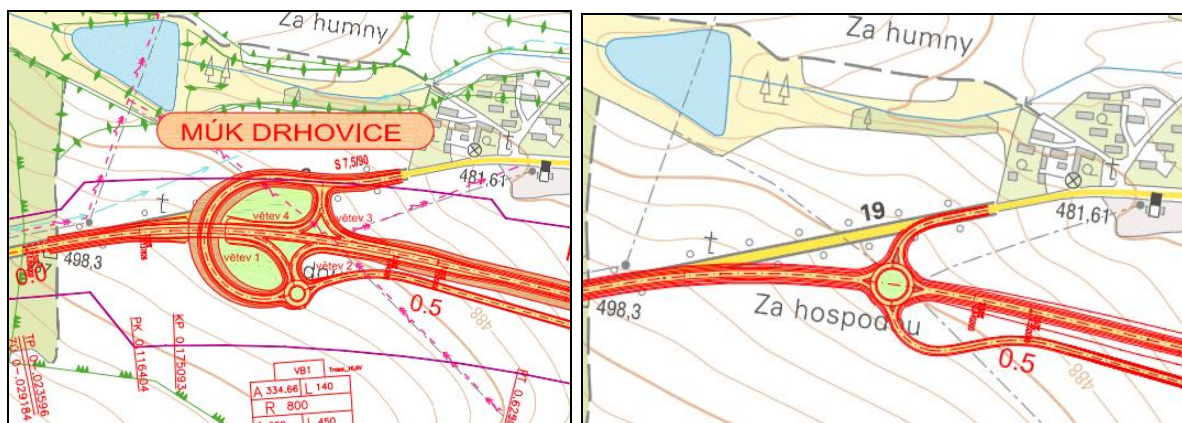
Posuzovaný úsek je navržen v jedné směrové variantě. Trasa je v souladu se Zásadami územního rozvoje Jihočeského kraje a územními plány dotčených obcí. Přeložka je na stávající silnici I/19 napojena mimoúrovňovými křižovatkami, u Drhovic je alternativně navržena kruhová křižovatka

Výškově je silnice díky členitosti území vedena jak v násypech, tak v zářezích. Navržená trasa překonává Pílský, Vlášnický, Pasecký a Rašský potok. Největší navržený podélný sklon na komunikaci je 5,00%, nejmenší podélný sklon je 1 %.

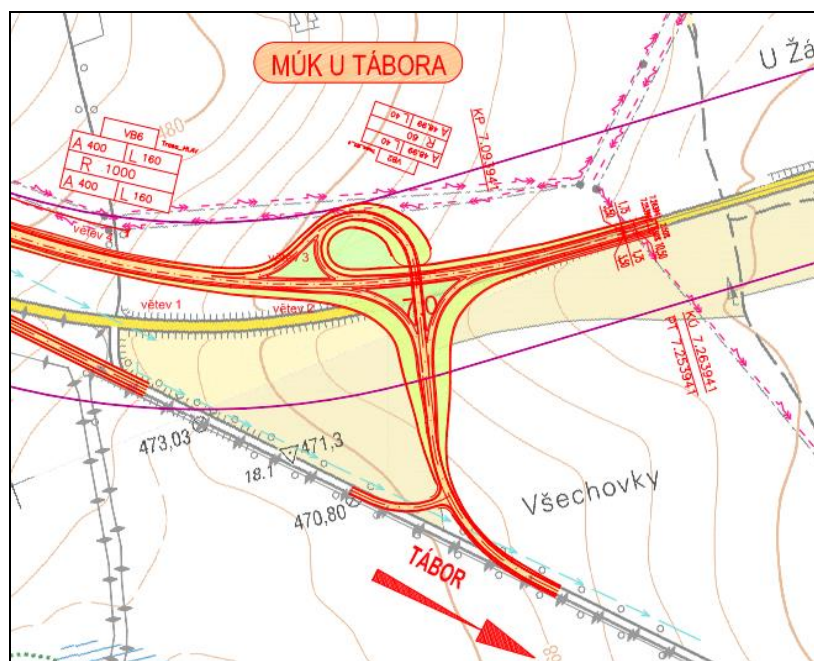
V rámci přeložky silnice I/19 jsou navrženy dvě mimoúrovňové křižovatky: MÚK Drhovice a MÚK Tábor.

MÚK Drhovice se nachází cca v km 0,300. Kříží se zde nově navržená přeložka s napojením na stávající silnici I/19 vedoucí do obce Drhovice a s místní komunikací vedoucí k obecnímu úřadu v obci Drhovice. Alternativně je zde navržena kruhová úrovněová křižovatka.

MÚK Tábor se nachází cca v km 7,0. MÚK napojuje silnici III/1912.



Obr. 2. Varianty napojení přeložky na stávající silnici I/19 u Drhovic



Obr. 3. MÚK u Tábora

Stavba přeložky obsahuje 10 mostních objektů a 1 lávku pro pěší. Na hlavní trase je navrženo sedm mostních objektů. Šířkové uspořádání mostů odpovídá kategorii hlavní trasy S11,5/90. Mosty jsou projektovány následovně:

- Mostní objekt cca v km 0,3 je součástí MÚK u Drhovic, jednopolový, délka přemostění zhruba 18 m.
- Mostní objekt cca v km 1,1 přes Pilský potok, deskový, vícepolový
- Mostní objekt cca v km 2,5 přes Vlášnický potok, deskový, vícepolový
- Mostní objekt cca v km 3,0 přes Pasecký potok, přesýpaný klenbový most, zde tvořen jednou klenbou o rozpětí cca 20 m
- Mostní objekt cca v km 4,1 přes Raštský potok, přesýpaný klenbový most, tvořen dvěma klenbami o rozpětí cca 15 m
- Mostní objekt cca v km 4,8, nadjezd nad silnicí II/123
- Mostní objekt cca v km 7,0 je součástí MÚK u Tábora

Další tři mosty se nacházejí na vedlejších komunikacích. Jeden je navržen cca v km 2,0 na přeložce stávající komunikace I/19. Druhý je navržen cca v km 3,86 a je

součástí přeložky silnice. Třetí je v km 5,7 a jedná se o převedení místní komunikace na letiště Všechov.

Nezbytnou součástí akustické studie je identifikace nejbližších chráněných venkovních prostorů a chráněných venkovních prostorů staveb a výpočet očekávaných imisních hodnot hluku v těchto prostorech po realizaci záměru.

2. Metodika

Pro posouzení hlukové situace byl použit program pro výpočet hluku HLUK+ ver. 15.00 profi (aktuální verze). Program umožňuje provádět výpočty ve 3D modelu, a prostřednictvím datového modelu terénu zahrnout s dostatečnou přesností vliv členitosti terénu na šíření hluku v posuzovaném prostoru.

Cíle hlukové studie lze charakterizovat následovně:

- 1) identifikace chráněných venkovních prostorů a chráněných venkovních prostorů staveb
- 2) vymezení vhodných reprezentativních výpočtových bodů, především v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb, případně v nejbližších chráněných venkovních prostorech
- 3) stanovení hlukového zatížení ve vybraných výpočtových bodech pro denní a noční dobu pro rok 2050 bez realizace záměru
- 4) stanovení hlukového zatížení ve vybraných výpočtových bodech pro denní a noční dobu pro rok 2050 po realizaci záměru
- 5) vyhodnocení výsledků a v případě překročení hygienických limitů návrh možných opatření zajišťující splnění hlukových limitů nebo snížení hlukové expozice na přijatelnou úroveň

Výpočet ekvivalentní hladiny hluku v jednotlivých výpočtových bodech byl proveden pro denní i noční dobu.

Posuzované prostředí, ve kterém dochází k šíření zvukových vln bylo charakterizováno jako odrazivé. Výpočet je tak mírně na straně bezpečnosti.

3. Chráněné prostory a hlukové limity

3.1. Chráněné prostory

Chráněným venkovním prostorem se dle §30 zákona č. 274/2003 Sb., kterým se mění některé zákony na úseku ochrany veřejného zdraví, rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou prostor určených pro zemědělské účely, lesů a venkovních pracovišť.

Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m před částí obvodového pláště bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru

staveb. Prostorem významným z hlediska pronikání hluku prostor se přitom rozumí prostor před výplní otvoru obvodového pláště stavby zajišťující přímé přirozené větrání, za níž se nachází chráněný vnitřní prostor stavby, pokud tento chráněný prostor nelze přímo větrat jinak.

Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí pobytové místnosti ve stavbách zařízení pro výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytné místnosti ve všech stavbách.

Posuzovaná přeložka silnice I/19 se přibližuje k zástavbě obcí (nebo jejich částí) Drhovice, Dražice, Meziříčí a Všecho.

V prostoru Drhovic se nejbližší chráněné prostory nachází ve vzdálenosti cca 30 metrů od konce úprav napojení (křižovatky) na Drhovice a cca 40 metrů od hrany přeložky na úrovni km 0,8. Další chráněné prostory se pak nachází ve větší vzdálenosti.

Na obchvatu Dražic se přeložka v km 2,6 přibližuje k novostavbě objektu, který je dle katastru nemovitostí evidován jako rozestavěná budova bez definovaného způsobu využití. Na fasádě tohoto objektu byl umístěn výpočtový bod (VB18), ale s ohledem na výše uvedené nelze na tomto objektu vymezit chráněný venkovní prostor stavby. Dalším blízkým objektem v tomto úseku jsou rekreační chatky jižně od přeložky na úrovni km 2,6. Ani na těchto objektech nebyl identifikován chráněný venkovní prostor staveb. Nejbližším identifikovaným chráněným venkovním prostorem staveb je rodinný dům č.p. 549 v Meziříčí, který se od přeložky silnice I/19 nachází ve vzdálenosti cca 170 metrů.

Na obchvatu Všechova se nejbližší chráněné prostory nachází ve vzdálenosti cca 200 metrů nebo více od přeložky.

Chráněné venkovní prostory nebyly identifikovány.

Na nejbližších objektech byly zvoleny výpočtové body (viz kapitola 4.2. *Výpočtové body*) a jejich prostřednictvím bylo vyhodnoceno hlukové zatížení lokality.

3.2. Hlukové limity

Zpracování hlukové studie bylo provedeno v souladu s Nařízením vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací č.272/2011 Sb. Nejvyšší přípustné hodnoty hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněných venkovních prostorech jsou definovány dle §12. Stanovení nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny hluku vychází ze základní hladiny hluku $L_{Aeq,T} = 50$ dB a korekcí přihlížejících k místním podmínkám a denní době. Příslušné korekce jsou uvedeny v Příloze číslo 3 k Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Hluk z dopravy

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru jsou stanoveny následovně:

Tabulka 1: Korekce pro stanovení příslušných hlukových limitů

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

*) 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.

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.

V trase posuzovaného záměru nebo v jeho bezprostřední blízkosti se nenachází žádná zdravotnická zařízení ani lázně.

Posuzovaný záměr je nově budovanou pozemní komunikací. Na základě výše uvedeného bude proto pro hluk působeným provozem na posuzovaném obvodu v chráněných venkovních prostorech staveb uplatněn denní limit 60 dB a noční limit 50 dB.

Pro převažující hluk z dopravy ze silničních staveb, které v daném místě existovaly (nebo byly povoleny) již před rokem 2001, lze na těchto komunikacích uplatnit denní limit 68 dB a noční limit 58 dB.

Hluk z výstavby

Pro hluk z výstavby jsou hygienické limity pro chráněný venkovní prostor staveb stanoveny následovně:

denní / noční doba výstavby	hygienický limit ($L_{Aeq,s}$)
6:00 – 7:00 hod	60 dB
7:00 – 21:00 hod	65 dB
21:00 – 22:00 hod	60 dB
22:00 – 6:00 hod	45 dB

4. Vstupní údaje

4.1. Zdroje hluku – výstavba

Zdroje hluku během výstavby – stavební mechanizace

Během výstavby lze očekávat emise hluku z nasazené stavební techniky a z přepravy materiálů po staveništi. Významnými zdroji hlukových emisí během výstavby bývají vrtné soupravy pro vrtání pilotů, silniční frézy nebo drtící a třídící linky. Ostatní stavební mechanismy mívají obvykle nižší akustické výkony. Až do

výběru konkrétního zhotovitele stavby nebude známo, jakou stavební techniku bude využívat a jaký zvolí harmonogram prací. V rámci hlukové studie byly pro hluk z výstavby vyhodnoceny základní typy stavebních strojů, jejichž nasazení se předpokládá v jednotlivých stavebních činnostech. Pro nasazení jednotlivých strojů i strojů v případném souběhu byla určena maximální doba nasazení během pracovního dne. V následující tabulce je zobrazen popis stavebních strojů a jejich možné souběhy:

Tab. 2. Možné nasazení stavební techniky a její akustické parametry

zařízení	počet jednotek	možný souběh s	akustický výkon (L _{WA})	doba nasazení
vrtná souprava	1x	NA	60 – 112 dB	6 h
drtící a třídící linka	1x	NA, nakladač	110 - 126 dB	6 h
bagr pásový	2x	rypadla, nakladače, NA	105 dB	6 h
čerpadlo betonu	3x	rypadla, nakladače, NA	103 dB	6 h
grejdr	1x	válec, NA	83 dB	6 h
finisher	1x	válec, NA	105 dB	6 h
silniční fréza	1x	rypadlo, nakladač, NA	111 -121 dB	1 h
rypadlo, nakladač	2x	čerpadlo betonu nebo pásový bagr, NA	81 dB	6 h
válec	2x	rypadlo, nakladač nebo finisher, NA	78 dB	6 h
jeřáb	1x	finisher, válec, NA	71 dB	6 h

Z akustického hlediska je nejnepříznivější provoz drtící a třídící linky. V tento okamžik není známo, jaký konkrétní typ linky bude na stavbě použit (pokud vůbec) ani jakou dobu během dne bude v provozu. Pro potřeby výpočtů bylo uvažováno s modelovým nasazením velké drtící a třídící linky s akustickým výkonem 126 dB a nepřetržitou dobou provozu v délce 8 hodin.

V době, kdy nebude drtící a třídící linka na stavbě využívána, je z akustického hlediska nejnepříznivější provoz frézy (111 - 121 dB). Akustické parametry použité frézy závisí na modelu, kterým bude disponovat dodavatel stavby a který bude použit na odfrézování částí vozovky a na době jejího provozu. Horní limit uvedené hodnoty akustického výkonu odpovídá spíše větším typům fréz, dolní limit středně velkým typům silničních fréz. Vzhledem k očekávané potřebě frézování pouze v místech napojení nové silnice na stávající silniční síť, byla pro potřeby akustického výpočtu uvažována střední hodnota akustického výkonu, tj. 116 dB, při pracovním výkonu frézy cca 500 m za hodinu. Jakkoliv je to vzhledem k očekávanému rozsahu frézování nepravděpodobné, byl v rámci výpočtu opět uvažován nepřetržitý provoz frézy v délce 8 hodin.

Je předpoklad, že veškeré stavební činnosti budou probíhat v denní době od 7:00 do 21:00. Pro noční dobu není hluk z výstavby hodnocen.

Nasazení ostatních stavebních mechanismů už bude generovat nižší hladiny akustického tlaku a vzhledem ke vzdálenosti od obytné zástavby nebudou tyto akustické emise tak významné. V modelových výpočtech z výstavby je proto uvažován buď provoz drtičky a třídičky nebo provoz frézy v souběhu s uvažovanými a výše v tabulce uvedenými ostatními zdroji hluku.

Zdroje hluku během výstavby – doprava během výstavby

Během výstavby bude probíhat relativně intenzivní přeprava stavebních a výkopových materiálů. Stavební materiál bude dopravován odjinud na staveniště, výkopový materiál bude převážěn po plochách staveniště. Doprava materiálů na staveniště bude řešena v plánu organizace jednotlivých etap výstavby.

V průběhu realizace stavby lze na navazující silniční síti očekávat nárůst především nákladní dopravy. Intenzita dopravy související s výstavbou bude záležet na harmonogramu vybraného zhotovitele, na skutečném postupu stavebních prací a na technice, kterou bude vybraný zhotovitel disponovat.

Pro potřeby posouzení období výstavby posuzovaného záměru ve vztahu k hlukovým emisím je pro denní dobu uvažováno s následujícím počtem osobních a nákladních automobilů:

- 16 osobních automobilů (OA), tj. 32 jízd (příjezd + odjezd)
- 16 nákladních automobilů (NA), tj. 32 jízd (příjezd + odjezd)
- 32 návěsových souprav (NS), tj. 64 jízd (příjezd + odjezd)

V současné fázi přípravy stavby nelze stanovit, jaké bude směrové rozdělení dopravní zátěže po napojení stavebních vozidel na stávající silniční síť. Pro účely hlukové studie bylo proto použito rovnoměrné rozdělení, tj. 50% vozidel pojedje po napojení na stávající silnici I/19 směrem na Tábor a 50% vozidel směrem na Písek.

Stávající silnice I/19 je dle sčítání dopravy z roku 2020 zatížena celkem 9.000 až 13.000 vozidly za 24 hodin v závislosti na konkrétním dílčím úseku, z toho je cca 2.800 – 4.000 vozidel nákladních. Příspěvek staveništní dopravy k dopravním intenzitám na silnici I/19 tak bude zanedbatelný.

Jiné zdroje hluku během výstavby nebyly uvažovány.

4.2. Zdroje hluku - provoz

Posuzovaná stavba bude sloužit jako součást dopravní infrastruktury. Výhledové intenzity dopravy na navržené přeložce silnice I/19 Drhovice – Tábor byly stanoveny v technické studii, část C1 Dopravně inženýrské údaje (Pragoprojekt 2022). Pro potřeby prognózy byl vytvořen dopravní model sledované oblasti. Dopravní prognóza byla zpracována pro výhledový rok 2050.

Dopravní zatížení vychází z Celostátního sčítání dopravy 2016 (ŘSD ČR) a je doplněno výsledky dopravních průzkumů provedených zpracovatelem na silnici I/19 v

obci Drhovice a v úseku křížení silnic I/19 x II/123 mezi obcemi Dražice a Všechnov ve dne 14.1.2020.

V současné době byly zveřejněny dopravní intenzity ze sčítání dopravy v r. 2025 (ŘSD ČR). Z hlediska osobních vozidel je zde mírný nárůst oproti dopravním intenzitám použitých ve studii (Pragoprojekt 2022), ale také výrazný pokles nákladních vozidel. Z hlediska dopadů na životní prostředí (hluk, emise) je zásadní nákladní doprava, která je významným zdrojem hluku a emisí. Z těchto důvodů byly údaje z technické studie použity i v předkládané dokumentaci. Jedná se o aplikaci principu předběžné opatrnosti, kdy pro hodnocení vycházíme z horšího možného scénáře.

V následujících tabulkách jsou uvedeny dopravní intenzity bez realizace posuzované přeložky (Tabulka 3) a po její realizaci (Tabulka 4).

Tabulka 3: Současné a výhledové intenzity dopravy na stávajících úsecích vybraných silnic (bez realizace přeložky)

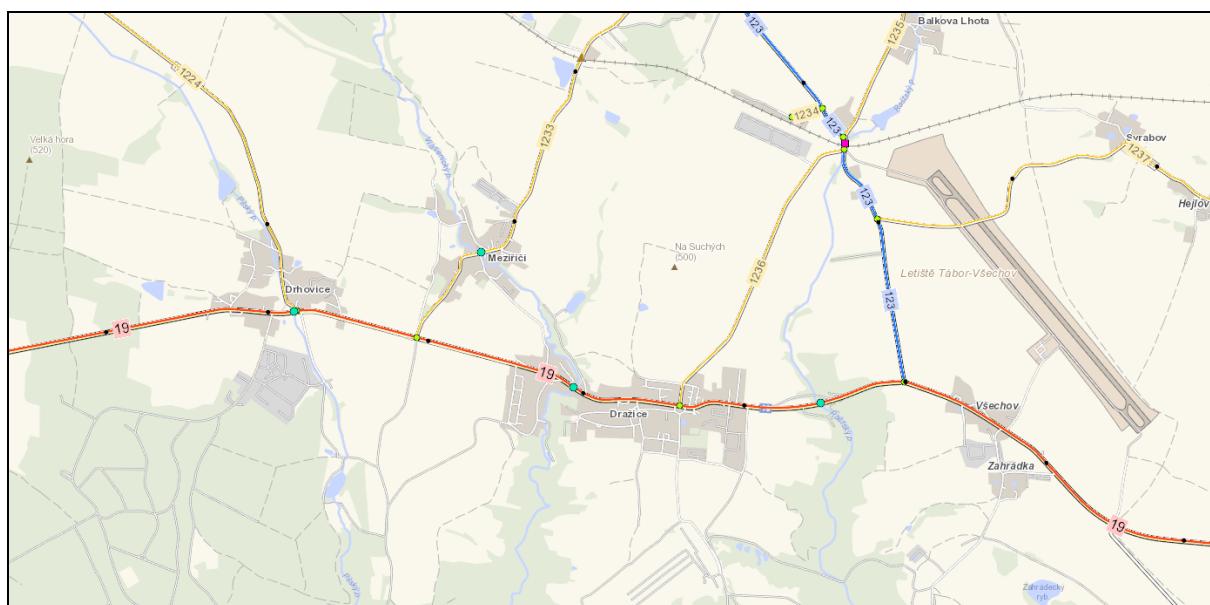
Úsek	rok	Osobní vozidla/ 24 hod.	Nákladní vozidla/ 24 hod.	Celkem vozidla/ 24 hod.
Silnice I/19	2020	8220	3170	11390
I/19 (od Tábora) – konec přeložky I/19	2050	8930	4040	12970
Silnice I/19	2020	8220	3170	11390
Konec přeložky I/19 – II/123	2050	8930	4040	12970
Silnice I/19	2020	6910	3030	9940
II/123 – III/1236	2050	7500	3840	11340
Silnice I/19	2020	6650	2780	9330
III/1236 – III/1224	2050	7220	3500	10720
Silnice I/19	2020	6560	2760	9320
III/1224 – začátek přeložky I/19	2050	7170	3470	10590
Silnice I/19	2020	6560	2760	9320
Začátek přeložky I/19 – I/19 (směr Oltně)	2050	7120	3470	10590
Silnice II/123	2020	1480	170	1650
I/19 – přeložka I/19	2050	1610	230	1840
Silnice II/123	2020	1480	170	1650
přeložka I/19 – II/123 (směr Vlášence)	2050	1610	230	1840

Výsledné intenzity dopravy za 24 hodin na uvažovaných úsecích navrhované přeložky a zbytková doprava na stávající síti pro výhledový rok 2050 jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 4: Výhledové intenzity dopravy na komunikační síti po zprovoznění přeložky silnice I/19 Drhovice – Tábor ve výhledovém roce 2050

Úsek	Osobní vozidla/ 24 hod.	Nákladní vozidla/ 24 hod.	Celkem vozidla/ 24 hod.
Silnice I/19	8930	4040	12970
I/19 (od Tábora) – konec přeložky I/19			
Silnice I/19	380	410	790
Konec přeložky I/19 – II/123			
Silnice I/19	410	420	830
II/123 – III/1236			
Silnice I/19	130	80	210
III/1236 – III/1224			

Úsek	Osobní vozidla/ 24 hod.	Nákladní vozidla/ 24 hod.	Celkem vozidla/ 24 hod.
Silnice I/19 III/1224 – začátek přeložky I/19	420	90	510
Silnice I/19 Začátek přeložky I/19 – I/19 (směr Oltyně)	7120	3470	10590
Silnice II/123 I/19 – přeložka I/19	30	20	50
Silnice II/123 přeložka I/19 – II/123 (směr Vlásenice)	1610	230	1840
Přeložka I/19 Stávající I/19 – II/123	8550	3630	12180
Přeložka I/19 II/123 – I/19 (směr Oltyně)	7090	3420	10510



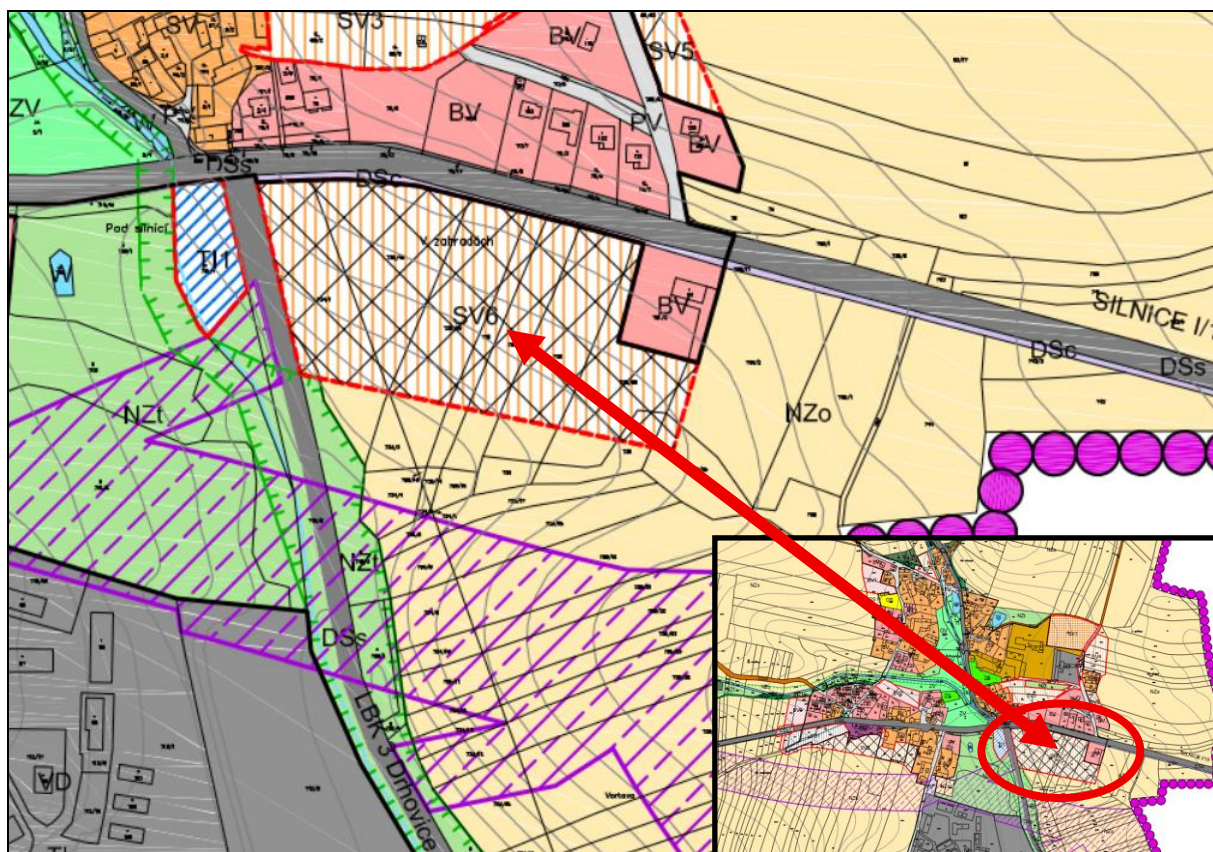
Obr. 4. Značení silnic v dotčeném území (převzato z geoportálu ŘSD)

Jiná doprava (např. železniční) ani jiné zdroje hluku (například stacionární) nebyly uvažovány.

4.3. Výpočtové body

Pro výpočet ekvivalentní hladiny hluku byly v nejbližších chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb podél přeložky vymezeno ve třech úsecích celkem 33 výpočtových bodů. Z toho šest bodů bylo vymezeno na průtahu Drhovicemi, Dražicemi a Všechnovem a celkem čtrnáct bodů bylo umístěno mimo chráněné prostory.

Oproti předchozí hlukové studii z roku 2024, která byla zpracována jako součást oznámení EIA, byly po dohodě se zástupci obce Drhovice na jižní okraj připravované rozvojové plochy SV 6 (viz obrázek níže), kde se předpokládá výstavba obytných objektů, nově přidány dva výpočtové body (VB32 a VB33).



Obr. 5. Výřez z ÚP obce Drhovice s vymezením plochy SV6

Charakteristika jednotlivých výpočtových bodů včetně uvedení výšek výpočtu je uvedena v následujících tabulkách (kurzívou jsou vyznačeny ostatní, tj. nechráněné, prostory):

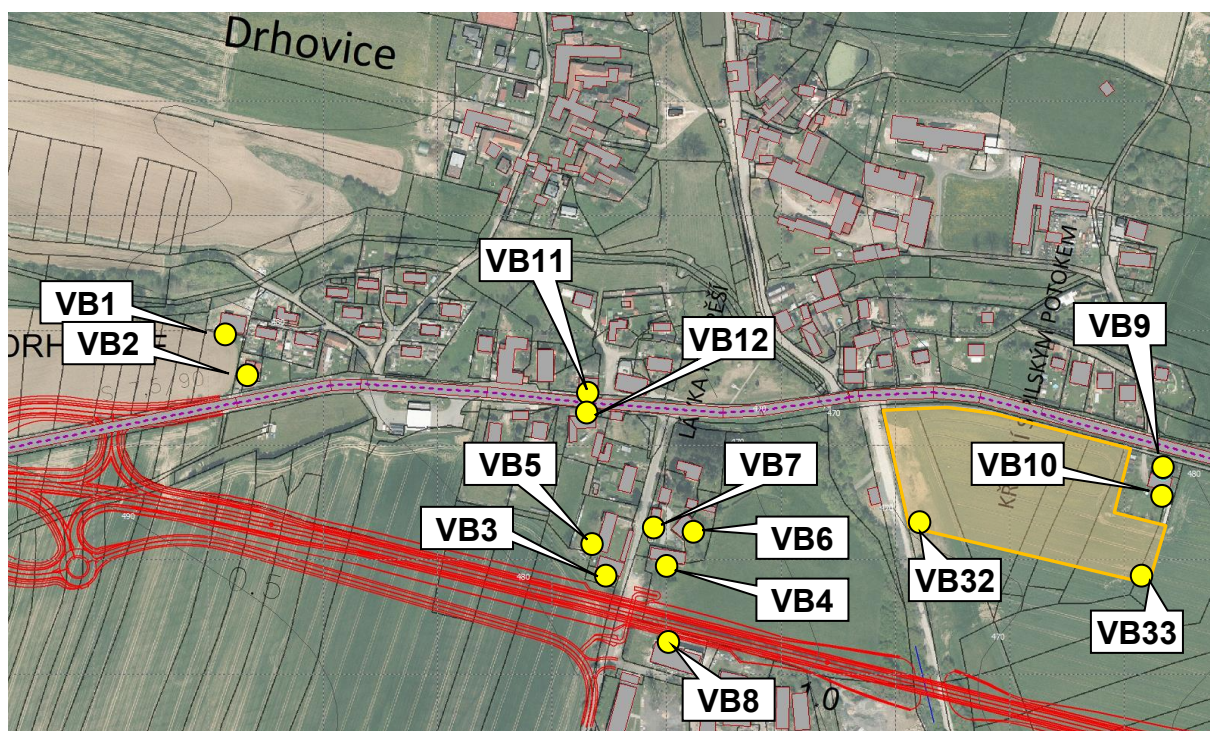
Úsek v km 0,0 – 2,0 (obchvat Drhovic)

Tabulka 5: Zvolené výpočtové body v km 0,0 – 2,0

VB	výšky výpočtu (m)	popis
1	2,5	rodinný dům č.p. 100, jižní fasáda *
2	2,5	rodinný dům č.p. 70, jižní fasáda
3	2,5	rodinný dům č.p. 2, jižní fasáda hospodářské části
4	2,5	jiná stavba bez č.p. nebo č.e. na pozemku p.č. 136
5	2,5	rodinný dům č.p. 2, jihozápadní fasáda obytné části
6	2,5	jiná stavba bez č.p. nebo č.e. na pozemku p.č. 135
7	2,5	jiná stavba bez č.p. nebo č.e. na pozemku p.č. 132
8	2,5	jiná stavba bez č.p. nebo č.e. na pozemku p.č. 79
9	2,5	objekt k bydlení č.p. 43, severní fasáda
10	2,5	objekt k bydlení č.p. 43, jižní fasáda
11	2,5	rodinný dům č.p. 33, jižní fasáda, průtah Drhovicemi
12	2,5	rodinný dům č.p. 32, severní fasáda, průtah Drhovicemi
32	2	jihozápadní okraj rozvojové plochy SV6
33	2	jihovýchodní okraj rozvojové plochy SV6

* všechny objekty se nachází v kú Drhovice

Umístění výpočtových bodů je patrné z následujícího obrázku.



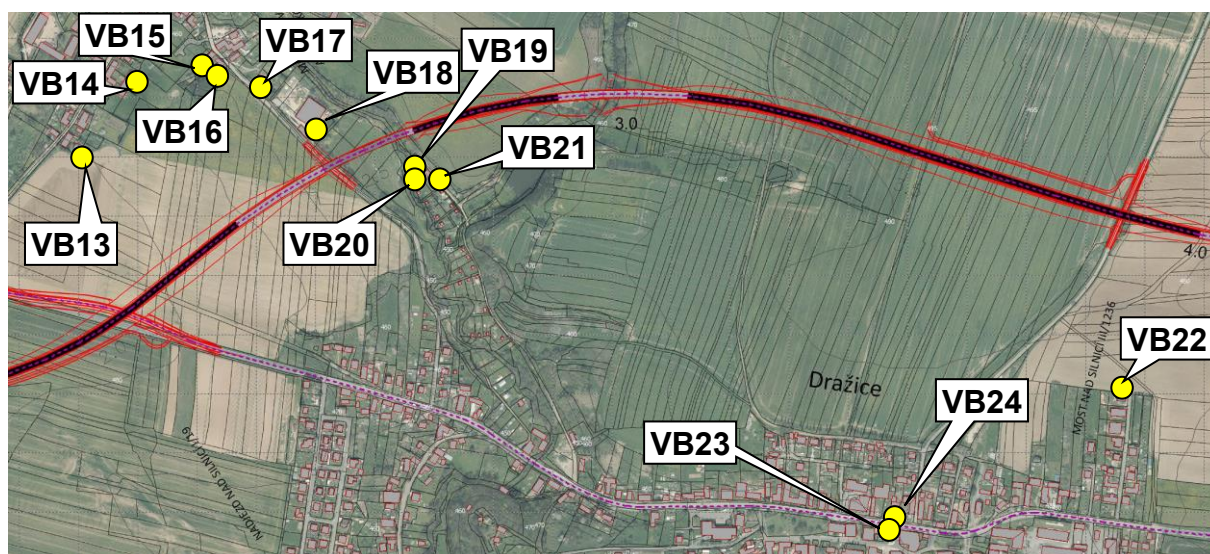
Obr. 6 - Umístění výpočtových bodů 1-12 v Drhovicích a bodů 32-33 na okraji rozvojové plochy SV6 (oranžový polygon)

Úsek v km 2,0 – 4,0 (obchvat Dražic)

Tabulka 6: Zvolené výpočtové body v km 2,0 – 4,0

VB	výšky výpočtu (m)	popis
13	2, 5	rodinný dům č.p. 68, jihovýchodní fasáda (kú Dražice u Tábora)
14	2, 5	rodinný dům č.p. 52, jihovýchodní fasáda (kú Meziříčí)
15	2, 5	rodinný dům č.p. 35, jihozápadní fasáda (kú Meziříčí)
16	2, 5	<i>zemědělská stavba bez č.p. nebo č.e. na pozemku p.č. 130 (kú Dražice u Tábora)</i>
17	2, 5	rodinný dům č.p. 549, jižní fasáda (kú Dražice u Tábora)
18	2, 5	<i>rozestavěná budova bez způsobu využití na pozemku p.č.st. 619, jižní fasáda (kú Dražice u Tábora)</i>
19	2	<i>drobné technické stavby na pozemku p.č. 1098/1, 1098/2 a 1098/4 (kú Dražice u Tábora)</i>
20	2	<i>stavba pro rodinnou rekreaci č.e. 486 (kú Dražice u Tábora)</i>
21	2	<i>stavba pro rodinnou rekreaci č.e. 392 (kú Dražice u Tábora)</i>
22	2	rodinný dům č.p. 263, bungalov, severní fasáda (kú Dražice u Tábora)
23	2, 5	rodinný dům č.p. 134, severní fasáda, průtah Dražicemi (kú Dražice u Tábora)
24	2, 5	rodinný dům č.p. 8, jižní fasáda, průtah Dražicemi (kú Dražice u Tábora)

Umístění výpočtových bodů je patrné z následujícího obrázku.



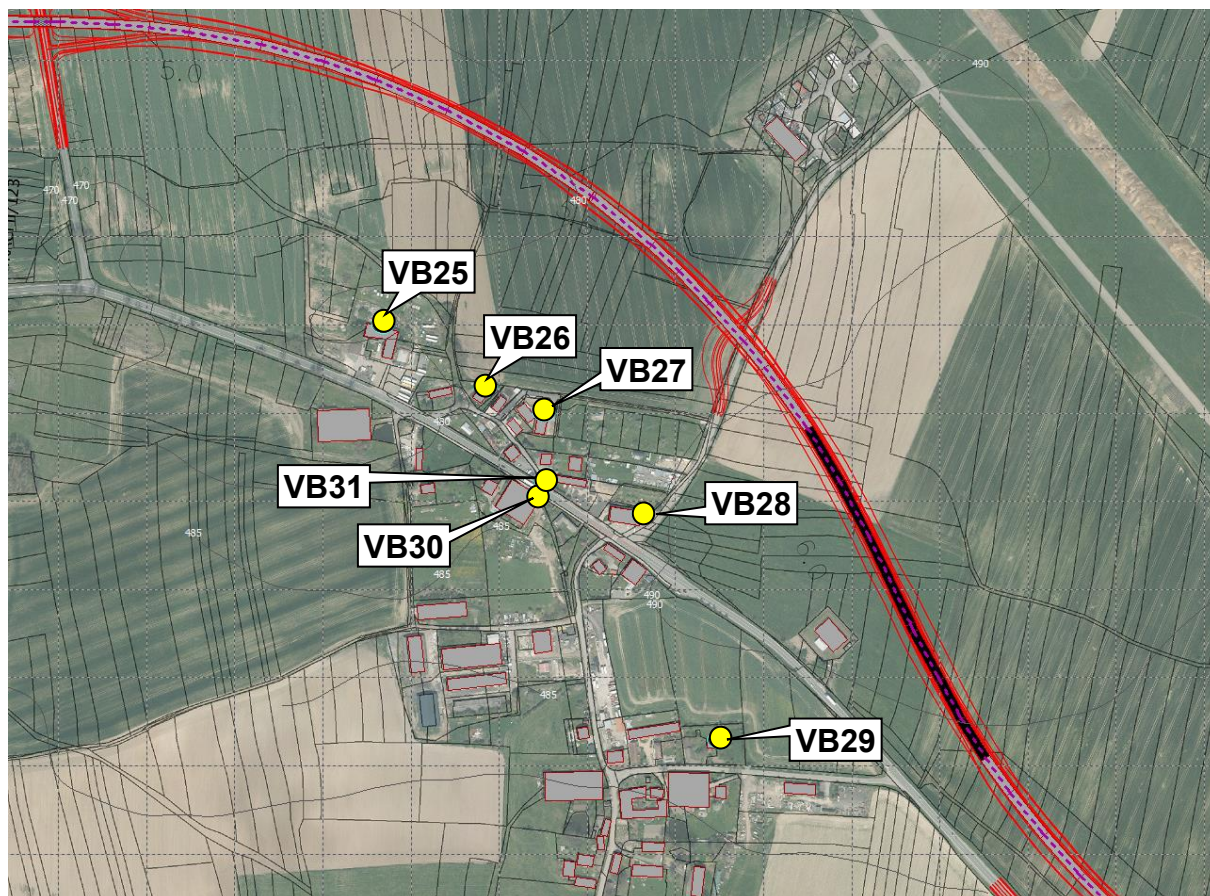
Obr. 7 - Umístění výpočtových bodů 13-24 v Dražicích a v Meziříčí

Úsek v km 5,0 – 6,5 (obchvat Všechnova)

Tabulka 7: Zvolené výpočtové body v km 5,0 – 6,5

VB	výšky výpočtu (m)	popis
25	2, 5	víceúčelová stavba č.p. 2, severní fasáda *
26	2, 5	rodinný dům č.p. 20, severní fasáda
27	2, 5	rodinný dům č.p. 23, severní fasáda
28	2, 5	jiná stavba č.p. 17
29	2, 5	rodinný dům Zahradky č.p. 16, severní fasáda
30	2, 5	zemědělská usedlost č.p. 16, severní fasáda, průtah Všechnovem
31	2, 5	rodinný dům č.p. 13, jižní fasáda, průtah Všechnovem

Umístění výpočtových bodů je patrné z následujícího obrázku.



Obr. 8 - Umístění výpočtových bodů 25-31 ve Všechnově (* všechny objekty se nachází v kú Klokoty)

5. Výsledky

5.1. Hluk z provozu

V následujících tabulkách jsou uvedeny vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku v jednotlivých výpočtových bodech. Pokud nějaká hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku přesahuje daný hygienický limit (60/50 dB nebo 68/58), je zvýrazněna tučným písmem. Výpočtové body umístěné do jiného než chráněného prostoru, jsou odlišeny kurzívou a není pro ně stanoven hygienický limit.

Úsek v km 0,0 – 2,0 (obchvat Drhovic)

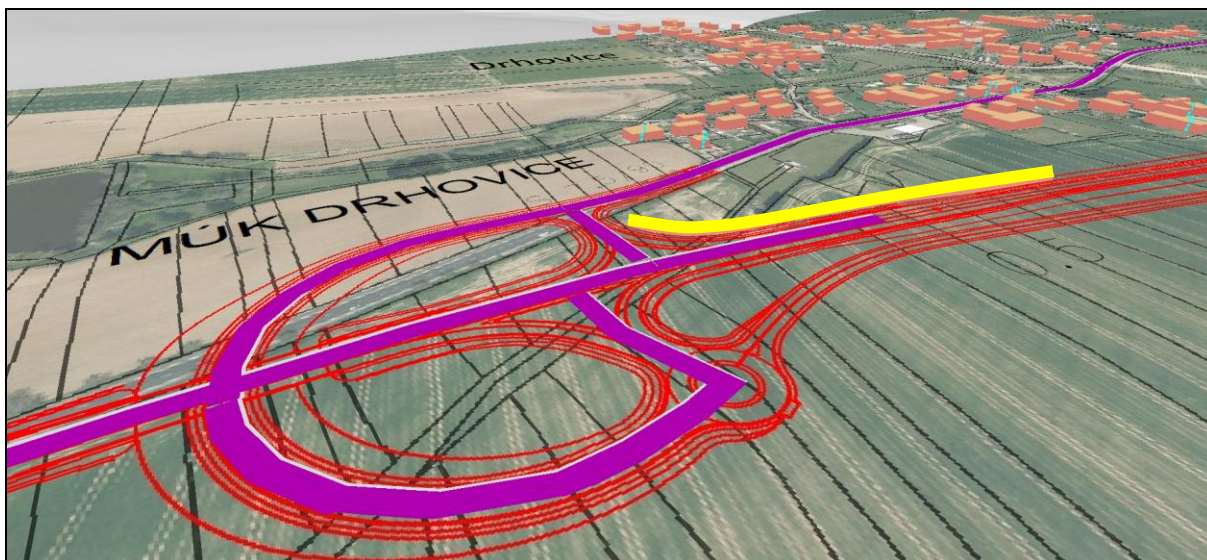
V následující tabulce jsou uvedeny vypočtené příspěvky ekvivalentní hladiny akustického tlaku ve výpočtových bodech na obchvatu Drhovic a příspěvky ze zbytkové dopravy na průtahu Drhovic v roce 2050.

Tabulka 8: Akustické příspěvky $L_{Aeq,T}$ posuzovaného záměru v km 0,0 – 2,0 bez realizace PHS

VB	popis	výška	limit po realizaci den/noc (dB)	hodnota $L_{Aeq,T}$ (dB)	
				den	noc
1	RD č.p. 100	2.0	60 / 50	53.5	50.9
		5.0	60 / 50	53.7	51.0
2	RD č.p. 70	2.0	60 / 50	55.7	52.9
		5.0	60 / 50	55.8	52.9
3	RD č.p. 2 (hospodářská část)	2.0	-	56.0	53.5
		5.0	-	56.5	54.0
4	jiná stavba na pozemku p.č. 136	2.0	-	52.5	50.1
		5.0	-	52.9	50.4
5	RD č.p. 2 (obytná část)	2.0	60 / 50	51.9	49.4
		5.0	60 / 50	52.6	50.0
6	jiná stavba na pozemku p.č. 135	2.0	-	49.4	46.9
		5.0	-	49.8	47.3
7	jiná stavba na pozemku p.č. 132	2.0	-	48.8	46.3
		5.0	-	49.8	47.3
8	jiná stavba na pozemku p.č. 79	2.0	-	56.2	53.7
		5.0	-	56.7	54.2
9	objekt k bydlení č.p. 43, severní fasáda	2.0	68/58	47.0	45.2
		5.0	68/58	47.3	45.5
10	objekt k bydlení č.p. 43, jižní fasáda	2.0	60/50	50.7	48.2
		5.0	60/50	51.0	48.5
11	RD č.p. 33, jižní fasáda, průtah	2.0	68/58	55.3	50.8
		5.0	68/58	55.4	51.1
12	RD č.p. 33, severní fasáda, průtah	2.0	68/58	53.6	49.0
		5.0	68/58	53.8	49.3
32	jihozápadní okraj plochy SV6	2.0	-	53.0	50.5
33	jihovýchodní okraj plochy SV6	2.0	-	53.2	50.7

Z výpočtů je zřejmé, že po realizaci záměru lze ve výpočtových bodech 1 a 2 očekávat v noční době ekvivalentní hladinu akustického tlaku nad 50 dB. V těchto bodech na okraji obce Drhovice bude převažujícím zdrojem hluku posuzovaná přeložka, proto nelze uplatnit hygienický limit 58/68 dB pro silnice postavené před rokem 2001 a je naopak nutné uplatnit hygienický limit pro novostavbu silnice, tj. 60/50 dB (den/noc). Vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku tak bude nad tímto limitem a je nutné navrhnout odpovídající protihlukové opatření.

Na úrovni km 0,36 - km 0,59 byla proto navržena a výpočtem prověřena výstavba protihlukové stěny (PHS) o délce 235 metrů a výšce 3 metry nad hranu vozovky (mírně větší délka oproti prostému odečtu vymezeného staničení je dána zalomením PHS podél napojovací větve silnice I/19 na Drhovice – viz následující obrázek).



Obr. 9 - Obchvat Drhovic; návrh umístění PHS (žlutě)

V následující tabulce jsou uvedeny vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku v jednotlivých výpočtových bodech pro stav před a po realizaci záměru v roce 2050 při výstavbě PHS v uvedeném rozsahu. Současně je uvedena změna oproti výchozímu stavu bez realizace záměru.

Tabulka 9: Akustické příspěvky $L_{Aeq,T}$ posuzovaného záměru v km 0,0 – 2,0 při realizaci PHS

VB	popis	výška	limit po realizaci den/noc (dB)	hodnota $L_{Aeq,T}$ (dB)					
				den			noc		
				před	po	Δ	před	po	Δ
1	RD č.p. 100	2.0	60/50	57.8	50.9	-6.9	55.6	48.1	-7.5
		5.0	60/50	57.8	51.2	-6.6	55.6	48.4	-7.2
2	RD č.p. 70	2.0	60/50	63.0	53.0	-10	60.9	49.8	-11.1
		5.0	60/50	63.0	53.2	-9.8	60.9	50.0	-10.9
3	RD č.p. 2 (hospodářská část)	2.0	-	41.9	56.0	14.1	39.7	53.5	13.8
		5.0	-	44.3	56.5	12.2	42.2	54.0	11.8
4	jiná stavba na pozemku p.č. 136	2.0	-	37.9	52.5	14.6	35.8	50.1	14.3
		5.0	-	42.4	52.9	10.5	40.3	50.4	10.1
5	RD č.p. 2 (obytná část)	2.0	60/50	49.8	51.9	2.1	47.6	49.4	1.8
		5.0	60/50	49.8	52.6	2.8	47.7	50.0	2.4
6	jiná stavba na pozemku p.č. 135	2.0	-	47.2	49.4	2.2	45.0	46.9	1.9
		5.0	-	48.6	49.8	1.2	46.5	47.3	0.8
7	jiná stavba na pozemku p.č. 132	2.0	-	43.4	48.8	5.4	41.3	46.3	5
		5.0	-	46.2	49.8	3.6	44.0	47.3	3.3
8	jiná stavba na pozemku p.č. 79	2.0	-	49.0	56.2	7.2	46.8	53.7	6.9
		5.0	-	49.2	56.7	7.5	47.1	54.2	7.1
9	objekt k bydlení č.p. 43, severní fasáda	2.0	68/58	63.1	47.0	-16.1	61.0	45.2	-15.8
		5.0	68/58	63.2	47.3	-15.9	61.0	45.5	-15.5
10	objekt k bydlení č.p. 43, jižní fasáda	2.0	60/50	50.6	50.7	0.1	48.5	48.2	-0.3
		5.0	60/50	51.5	51.0	-0.5	49.4	48.5	-0.9
11	RD č.p. 33, jižní fasáda, průtah	2.0	68/58	69.3	55.3	-14	67.2	50.8	-16.4
		5.0	68/58	69.3	55.4	-13.9	67.2	51.1	-16.1
12	RD č.p. 33, severní fasáda, průtah	2.0	68/58	68.1	53.6	-14.5	65.9	49.0	-16.9
		5.0	68/58	68.1	53.8	-14.3	65.9	49.3	-16.6
32	JZ okraj plochy SV6	2.0	-	54.8	53.0	-1.8	52.7	50.5	-2.2
33	JV okraj plochy SV6	2.0	-	54.1	53.2	-0.9	52.0	50.7	-1.3

RD – rodinný dům

Červené buňky značí nárůst a zelené pokles (nebo zachování) ekvivalentní hladiny akustického tlaku po realizaci posuzovaného záměru.

Z výpočtu je zřejmé, že při realizaci navržené PHS lze ve všech zvolených výpočtových bodech očekávat dodržení platných hygienických limitů jak v denní, tak v noční době.

U objektů, které se nacházejí jižně od stávajícího průtahu silnice I/19 a které budou přímo ovlivněny hlukem z provozu přeložky, dojde oproti současnému stavu k navýšení hlukové expozice oproti současnému stavu. Limitní izofona pro noční dobu 50 dB se bude (v závislosti na konfiguraci terénu, přítomnosti staveb apod.) nacházet ve vzdálenosti cca 50 metrů od přeložky. V tomto koridoru se nenachází souvislá obytná zástavba.

Po realizaci záměru dojde na stávajícím průtahu Drhovicemi k výraznému snížení dopravy, a tedy i ke snížení hlukového zatížení, a to o cca 14 – 17 dB ve vzorovém uličním profilu (VB 11 a VB 12). Hodnoty vypočtené v těchto bodech přesahují v současnosti hygienický limit jak pro denní, tak pro noční dobu (68/58 dB). Po zprovoznění přeložky lze očekávat snížení ekvivalentní hladiny akustického tlaku pod platný hygienický limit.

Úsek v km 2,0 – 4,0 (obchvat Dražic)

V následující tabulce jsou uvedeny vypočtené příspěvky ekvivalentní hladiny akustického tlaku v jednotlivých výpočtových bodech ze silnice I/19 pro stav před a po realizaci přeložky v prostoru Dražic v roce 2050. Současně je uvedena změna oproti výchozímu stavu bez realizace záměru.

Tabulka 10: Akustické příspěvky $L_{Aeq,T}$ posuzovaného záměru v km 2,0 – 4,0

VB	popis	výška	limit po realizaci den/noc (dB)	hodnota $L_{Aeq,T}$ (dB)					
				den			noc		
				před	po	Δ	před	po	Δ
13	RD č.p. 68, JV fasáda	2.0	60/50	45.5	46.4	0.9	38.2	43.7	5.5
		5.0	60/50	49.0	47.1	-1.9	41.8	44.4	2.6
14	RD č.p. 52, JV fasáda	2.0	60/50	41.0	46.6	5.6	33.8	43.8	10
		5.0	60/50	41.7	46.9	5.2	34.5	44.2	9.7
15	RD č.p. 35, JZ fasáda	2.0	60/50	39.4	45.9	6.5	32.2	43.4	11.2
		5.0	60/50	40.2	47.8	7.6	33.0	45.0	12
16	zemědělská stavba na pozemku p.č.130	2.0	-	39.7	49.2	9.5	32.5	46.3	13.8
		5.0	-	40.7	49.5	8.8	33.5	46.7	13.2
17	RD č.p. 549, J fasáda	2.0	60/50	40.1	51.6	11.5	32.9	48.7	15.8
		5.0	60/50	40.9	51.8	10.9	33.7	48.9	15.2
18	rozestavěná budova bez způsobu využití na pozemku p.č.st. 619, J fasáda	2.0	-	40.3	56.6	16.3	33.1	53.6	20.5
		5.0	-	41.8	58.0	16.2	34.6	54.9	20.3
19	drobné technické stavby	2.0	-	42.3	55.6	13.3	35.0	52.6	17.6
20	stavba pro rodinnou rekreaci č.e. 486	2.0	-	43.6	54.3	10.7	36.3	51.3	15
21	stavba pro rodinnou rekreaci č.e. 392	2.0	-	37.0	54.2	17.2	29.6	51.1	21.5
22	RD č.p. 263, S fasáda	2.0	60/50	33.8	43.0	9.2	26.1	40.5	14.4
		5.0	60/50	37.7	44.2	6.5	30.0	41.7	11.7
23	RD č.p. 134, S fasáda, průtah	2.0	68/58	71.4	55.6	-15.8	63.8	48.1	-15.7
		5.0	68/58	71.4	55.7	-15.7	63.8	48.1	-15.7
24	RD č.p. 8, J fasáda, průtah	2.0	68/58	70.0	54.4	-15.6	62.3	46.8	-15.5
		5.0	68/58	69.7	54.2	-15.5	62.1	46.6	-15.5

RD – rodinný dům

Červené buňky značí nárůst a zelené pokles (nebo zachování) ekvivalentní hladiny akustického tlaku po realizaci posuzovaného záměru.

Z výpočtu je zřejmé, že při realizaci obchvatu Dražic lze sice očekávat zhoršení akustické situace v blízkosti obchvatu, ve všech výpočtových bodech však budou platné hygienické limity dodrženy jak v denní, tak v noční době. Protihluková opatření zde nejsou navrhována.

Realizací přeložky dojde k významnému snížení dopravy, a tedy i hluku na průjezdu obcí Dražice. V závislosti na vzdálenosti budov od stávajícího průtahu silnice I/19 lze očekávat snížení příspěvků L_{Aeq} až cca 16 dB. U budov více vzdálených od silnice nebo u budov, proti kterým se přes silnici nenachází protilehlá zástavba, lze očekávat snížení hlukové expozice o něco nižší.

Úsek v km 5,0 – 6,5 (obchvat Všechnova)

V následující tabulce jsou uvedeny vypočtené příspěvky ekvivalentní hladiny akustického tlaku v jednotlivých výpočtových bodech ze silnice I/19 pro stav před a po realizaci přeložky v prostoru Všechnova v roce 2050. Současně je uvedena změna oproti výchozímu stavu bez realizace záměru.

Tabulka 11: Akustické příspěvky $L_{Aeq,T}$ posuzovaného záměru v km 5,0 – 6,5

VB	popis	výška	limit po realizaci den/noc (dB)	hodnota $L_{Aeq,T}$ (dB)					
				den			noc		
				před	po	Δ	před	po	Δ
25	víceúčelová stavba č.p. 2, S fasáda	2.0	-	41.7	51.4	9.7	34.0	48.5	14.5
		5.0	-	46.0	51.5	5.5	38.4	48.5	10.1
26	RD č.p. 20, S fasáda	2.0	60/50	43.0	51.3	8.3	34.9	48.4	13.5
		5.0	60/50	48.0	51.5	3.5	40.0	48.5	8.5
27	RD č.p. 23, S fasáda	2.0	60/50	42.7	52.1	9.4	34.7	49.2	14.5
		5.0	60/50	47.4	52.2	4.8	39.4	49.2	9.8
28	jiná stavba č.p. 17	2.0	-	59.2	52.9	-6.3	51.0	48.6	-2.4
		5.0	-	59.7	53.3	-6.4	51.5	49.0	-2.5
29	RD č.p. 16, S fasáda	2.0	68/58	56.1	49.0	-7.1	47.9	44.4	-3.5
		5.0	68/58	56.3	49.4	-6.9	48.1	44.8	-3.3
30	zemědělská usedlost č.p. 16, S fasáda	2.0	68/58	72.0	61.7	-10.3	63.8	53.8	-10
		5.0	68/58	72.0	61.7	-10.3	63.8	53.9	-9.9
31	RD č.p. 13, J fasáda	2.0	68/58	70.7	60.3	-10.4	62.5	52.4	-10.1
		5.0	68/58	70.7	60.4	-10.3	62.5	52.5	-10

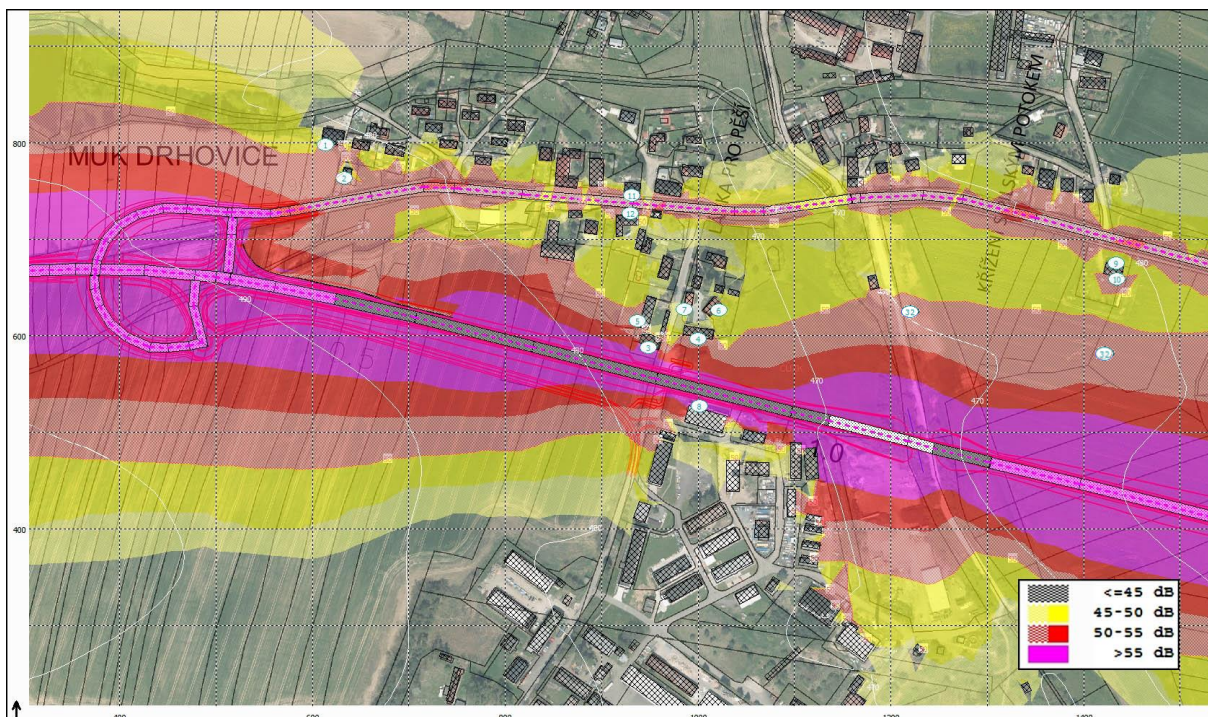
RD – rodinný dům

Červené buňky značí nárůst a zelené pokles (nebo zachování) ekvivalentní hladiny akustického tlaku po realizaci posuzovaného záměru.

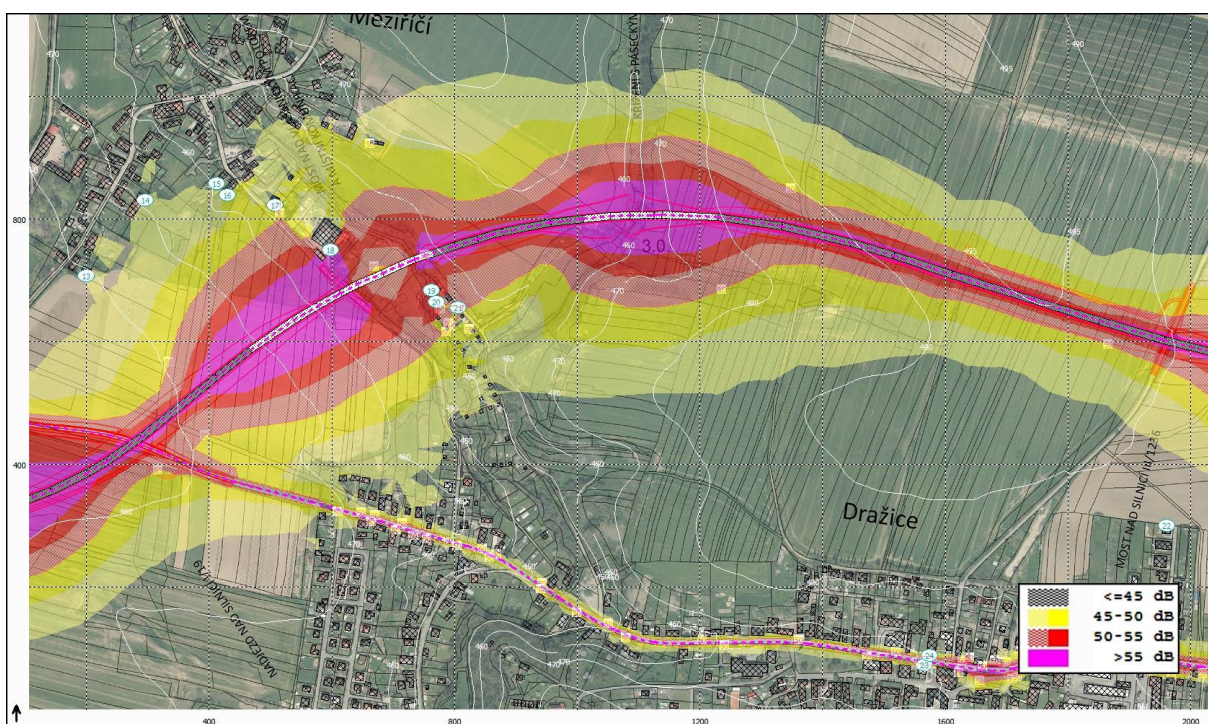
Realizací záměru dojde k odvedení významného objemu dopravy ze stávající silnice I/19 a tedy i k významnému poklesu hlukové zátěže přilehlých objektů. Vypočítaný pokles ekvivalentní hladiny akustického tlaku lze očekávat až do 10 dB v denní i noční době.

Z výpočtu je také zřejmé, že při realizaci obchvatu Všechnova lze stejně jako u ostatních obcí očekávat zhoršení akustické situace v blízkosti obchvatu, a to až o 14 dB, ve všech výpočtových bodech však budou platné hygienické limity dodrženy jak v denní, tak v noční době. Protihluková opatření zde nejsou navrhována.

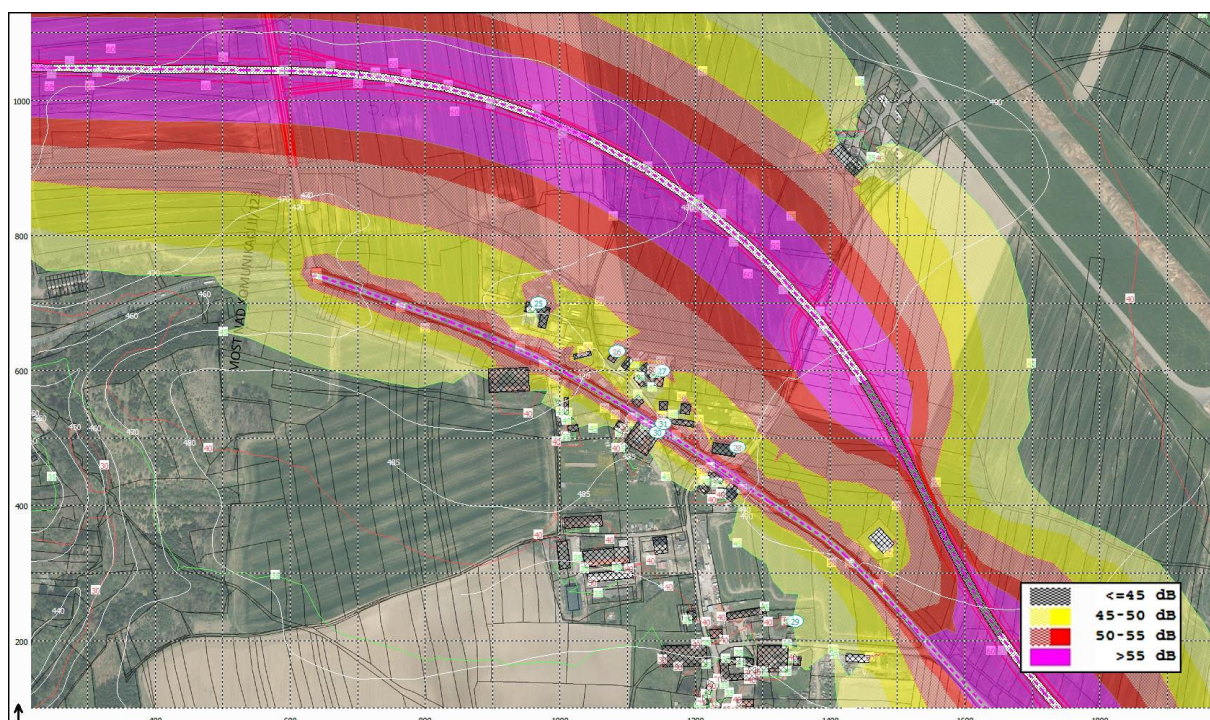
Orientační grafické zobrazení izofonových pásem podél posuzovaného obchvatu (viz obrázky níže) bylo provedeno pro výšku 3 metry nad terénem a pouze pro noční dobu, kdy je akustická situace vůči hygienickými limitů u dopravních staveb obecně horší než v denní době.



Obr. 10 - Obchvat Drhovic; orientační zakres izofon v noční době, ve výšce 3 metry nad terénem, varianta s PHS



Obr. 11 - Obchvat Dražic; orientační zakres izofon v noční době, ve výšce 3 metry nad terénem



Obr. 12 – Obchvat Všechnova; orientační zakres izofon v noční době, ve výšce 3 metry nad terénem

5.2. Hluk z výstavby

Provoz drtící a třídící linky

Pro potřeby výpočtů bylo uvažováno s modelovým nasazením velké drtící a třídící linky s akustickým výkonem 126 dB a nepřetržitou dobou provozu v délce 8 hodin. Při jejím provozu lze očekávat limitní izofonu 65 dB (limit pro výstavbu v době od 7:00 do 21:00) ve vzdálenosti cca 450 metrů od zdroje hluku.

Z uvedeného výpočtu vyplývá, že linka o předpokládaném akustickém výkonu 126 dB a při nepřetržitém osmihodinovém provozu v denní době, by musela být umístěna ve vzdálenosti minimálně 450 metrů od nejbližších chráněných venkovních prostorů staveb. Lze konstatovat, že předpokládaný rozsah budoucího staveniště splnění této podmínky umožňuje. Pro konkrétní použitou linku bude akustický výpočet aktualizován a výsledek bude zohledněn harmonogramu prací a v ZOV.

Provoz frézy

V době, kdy nebude drtící a třídící linka na stavbě využívána, je z akustického hlediska nejnejpříznivější provoz frézy. Pro potřeby hlukové studie bylo uvažováno s nasazením frézy s akustickým výkonem na úrovni 116 dB a s pracovním výkonem 500 metrů za hodinu.

Pokud bude fréza v nepřerušovaném provozu v době od 7:00 do 21:00, pak lze limitní izofonu očekávat ve vzdálenosti cca 150 metrů od zdroje hluku. Při frézovacích pracích ve vzdálenosti menší než vypočtených 150 metrů od obytné zástavby bude nutné přijmout odpovídající technicko-organizační opatření, která zajistí dodržení hlukových limitů (zvolit pracovní stroj s nižším akustickým výkonem, zkrátit dobu provozu frézy apod.).

Obdobně jako v případě drtící a třídící linky bude i pro frézu akustický výpočet po výběru zhotovitele aktualizován a výsledek bude zohledněn harmonogramu prací a v ZOV.

Staveništní doprava

Stávající silnice I/19, na kterou bude vyvedena staveništní doprava, je dle sčítání dopravy z roku 2020 zatížena cca 9.000 – 13.000 vozidly za 24 hodin, z toho je 2.800 - 4 000 vozidel nákladních.

Při tomto dopravním zatížení lze na fasádě objektů vzdálených cca 5 metrů od silnice I/19 očekávat ekvivalentní hladinu akustického tlaku cca na úrovni 69 dB.

Příspěvek staveništní dopravy k dopravním intenzitám na silnici I/19 na uvažované úrovni 16 osobních automobilů, 16 nákladních automobilů a 32 návěsových souprav bude vzhledem k dopravním intenzitám na silnici I/19 zanedbatelný a dle provedených výpočtů nezpůsobí nárůst ekvivalentní hladiny akustického tlaku.

6. Shrnutí

Na základě výsledků hlukové studie lze konstatovat následující skutečnosti:

- Podél posuzovaného obchvatu byla identifikována řada chráněných venkovních prostorů staveb.
- V identifikovaných chráněných prostorech a u některých dalších blízkých objektů bylo stanoveno celkem 33 výpočtových bodů. 14 bodů bylo vymezeno u Drhovic, 12 bodů u Dražic a 7 bodů u Všechova.
- Byly stanoveny hygienické limity pro denní dobu v chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb. V úsecích, kde se jedná o nově budovanou pozemní komunikaci, bude denní limit 60 dB a noční limit 50 dB.
- Na stávající silnici I/19 lze uplatnit denní limit 68 dB a noční limit 58 dB (hluk z dopravy ze silničních staveb, které v daném místě existovaly nebo byly povoleny již před rokem 2001).
- Výpočty byly provedeny pro dopravní intenzity očekávané na přeložce v roce 2050.
- Byly provedeny orientační hlukové výpočty na průtahu obcemi Drhovice, Dražice a Všechov bez realizace záměru a po výstavbě obchvatu.
- Z výpočtů vyplynula potřeba výstavby protihlukové stěny o délce 235 metrů a výšce 3 metry, která zajistí dodržení hlukových limitů na začátku obce Drhovice (ve směru od Písku).
- Z dalších výpočtů vyplývá, že pro realizaci přeložky u obce Dražice a Všechov nejsou navrhována žádná protihluková opatření a hlukové limity budou dodrženy.
- Na průtahu obcemi dochází dle výpočtů v současnosti k překračování hygienických limitů z dopravy v denní i v noční době. Odvedením tranzitní dopravy z centra obcí lze očekávat výrazné snížení akustické expozice podél současného průtahu silnice I/19 až o patnáct decibelů v denní nebo v noční době. Hygienický limit pro pozemní komunikace, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001, je stanoven na 68 dB pro denní dobu a 58 dB pro noční dobu. Po realizaci obchvatu lze na průtahu městem očekávat dodržení limitu.
- Z hlediska variantního řešení jsou navržena dvě technická řešení křižovatky umožňující napojení obce Drhovice ve směru od Písku. V době zpracování této hlukové studie nebyly k dispozici podrobné informace o dopravních intenzitách na jednotlivých větvích křižovatky. Vzhledem k výsledkům výpočtů lze předpokládat, že pro oba tvary křižovatek existují taková technická opatření, která zajistí dodržení hlukových limitů v dotčených chráněných prostorech.

Návrh odpovídajících opatření bude součástí hlukové studie, která bude součástí navazující projektové dokumentace.

- Byl proveden výpočet akustického příspěvku z provozu hypotetické, ale akusticky výrazné, drtící a třídící linky. Z výpočtů vyplynulo, že tato technologie je v rámci staveniště po dobu výstavby umístitelná. Pro konkrétní zvolenou drtící/třídící linku bude nutné aktualizovat hlukovou studii a na základě výsledků navrhnout minimální odstup linky od obytné zástavby, případně navrhnout provozní omezení.
- Byl proveden výpočet akustického příspěvku z provozu frézy. Z výpočtů vyplynulo, že frézu lze provozovat ve vzdálenosti cca 150 a více metrů od obytné zástavby. Pro použití frézy v menší vzdálenosti bude nutné přijmout odpovídající technicko-organizační opatření, která zajistí dodržení hlukových limitů (zvolit pracovní stroj s nižším akustickým výkonem, zkrátit dobu provozu frézy apod.).
- Při provozu staveništní dopravy se nepředpokládá překročení hlukových limitů.
- V rámci navazující projekční přípravy doporučuji aktualizovat hlukovou studii, která zohlední případné změny ve směrovém nebo výškovém vedení trasy, změny v obytné zástavbě obcí nebo změny ve vztahu k aktuálně platné legislativě.
- Po realizaci záměru a uvedení přeložky do provozu doporučuji provést kontrolní měření skutečného hlukového zatížení podél obchvatu a v případě překročení limitu realizovat dodatečná protihluková opatření.

7. Závěr

Při realizaci záměru „I/19 Drhovice – Tábor“ dojde k odvedení tranzitní dopravy z center obcí, čímž dojde v těchto prostorech k výraznému snížení akustické zátěže.

V nově zatíženém území na okraji obcí dojde k nárůstu hlukových imisí, hygienické limity však budou dodrženy nebo lze ochranu chráněných objektů zajistit standardními protihlukovými opatřeními (protihluková stěna). Stavbu tak lze z hlediska hluku v lokalitě realizovat.

V Českých Budějovicích

12. srpen 2026




EIA SERVIS s.r.o.
Mgr. Radomír Mužík