



Ing. Alexandr Mertl - Ekologické inženýrství



ÚŘAD PRÁCE BRNO-MĚSTO

OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

Zpracováno dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí

Oznamovatel:



Arch.Design, s.r.o.

Seznam zpracovatelů oznámení

Oznámení zpracoval:



Ing. Alexandr Mertl
držitel autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí
č. j. 961/196/OPV/93 ze dne 7.6.1994

ALEXANDR MERTL
posuzování vlivu na životní prostředí
Trstěnice 106, 569 57
IČO: 494 88 392
DIČ: 264-6405311946

Datum zpracování oznámení: 12. 12. 2005

Seznam osob, které se podílely na zpracování oznámení:

Jméno a příjmení	Bydliště	Telefon
Ing. Alexandr Mertl	Trstěnice u Litomyše	777 903 767
Ing. Petr Mynář	Brno	603 223 591
Ing. Pavel Cetl	Brno	608 968 368

Dokument je zpracován textovým editorem Microsoft Word 2003, registrovaným u společnosti Microsoft.

Grafické přílohy jsou zpracovány grafickým editorem CorelDRAW 11, registrovaným u společnosti Corel Corporation.

Obsah

Titulní list	
Seznam zpracovatelů oznámení	1
Obsah	2
Přehled zkratk	4
Úvod	5
ČÁST A (ÚDAJE O OZNA MOVATELI)	6
A.1. Obchodní firma	6
A.2. IČ	6
A.3. Sídlo	6
A.4. Oprávněný zástupce oznamovatele	6
ČÁST B (ÚDAJE O ZÁMĚRU)	7
B. I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	7
B. I.1. Název záměru	7
B. I.2. Kapacita (rozsah) záměru	7
B. I.3. Umístění záměru	7
B. I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry	8
B. I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění	8
B. I.6. Popis technického a technologického řešení záměru	9
B. I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	9
B. I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků	9
B. I.9. Zařazení záměru	10
B. II. ÚDAJE O VSTUPECH	10
B. II.1. Půda	10
B. II.2. Voda	10
B. II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje	11
B. II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu	11
B. III. ÚDAJE O VÝSTUPECH	12
B. III.1. Ovzduší	12
B. III.2. Odpadní voda	12
B. III.3. Odpady	13
B. III.4. Ostatní	14
B. III.5. Rizika vzniku havárií	14
ČÁST C (ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ)	15
C. I. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ	15
C. II. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	16
C. II.1. Obyvatelstvo a veřejné zdraví	16
C. II.2. Ovzduší a klima	16
C. II.3. Hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky	18
C. II.4. Povrchová a podzemní voda	18
C. II.5. Půda	19
C. II.6. Horninové prostředí a přírodní zdroje	19
C. II.7. Fauna, flóra a ekosystémy	20

C.II.8. Krajina	21
C.II.9. Hmotný majetek a kulturní památky	21
C.II.10. Dopravní a jiná infrastruktura	21
C.II.11. Jiné charakteristiky životního prostředí	22
ČÁST D (ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ)	23
D. I. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI, SLOŽITOSTI A VÝZNAMNOSTI	23
D. I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví	23
D. I.2. Vlivy na ovzduší a klima	23
D. I.3. Vlivy na hlukovou situaci ev. další fyzikální a biologické charakteristiky	25
D. I.4. Vlivy na povrchovou a podzemní vodu	25
D. I.5. Vlivy na půdu	26
D. I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	26
D. I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy	27
D. I.8. Vlivy na krajinu	27
D. I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky	27
D. I.10. Vlivy na dopravní a jinou infrastrukturu	27
D. I.11. Jiné ekologické vlivy	28
D. II. ROZSAH VLIVŮ VZHEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI	28
D. III. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE	28
D. IV. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ	28
D. V. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ	29
ČÁST E (POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU)	30
ČÁST F (DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE)	31
F. I. MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE	31
F. II. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE	31
ČÁST G (VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU)	32
ČÁST H (PŘÍLOHY)	34
Příloha 1 Grafické přílohy:	
- situační a dispoziční řešení - skicy	
- fotodokumentace stávajícího stavu	
Příloha 2 Hluková studie	
Příloha 3 Rozptylová studie	
Příloha 4 Doklady:	
- vyjádření příslušného stavebního úřadu	
- autorizační osvědčení zpracovatele oznámení	

Přehled zkratk

AV ČR	Akademie věd České republiky
BPEJ	bonitovaná půdně-ekologická jednotka
ČOV	čistírna odpadních vod
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
NEL	nepolární extrahovatelné látky
NVMB	Národní výbor města Brna (bývalý)
ORL	odlučovač ropných látek
OZKO	oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
VZT	vzducho technika
ZPF	zemědělský půdní fond

Úvod

Oznámení záměru (dále jen oznámení)

ÚŘAD PRÁCE BRNO-MĚSTO

je vypracováno ve smyslu § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., a slouží jako základní podklad pro zjišťovací řízení podle § 7 tohoto zákona. Oznámení je zpracováno v rozsahu přílohy č. 3 zákona.

Záměr je dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. zařazen následovně:

kategorie II, bod 10.6, sloupec B: Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3000 m² zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.

Důvodem pro zařazení záměru pod působnost zákona č. 100/2001 Sb. je kapacita parkovacích ploch, která v součtu pro celou stavbu činí 108 parkovacích míst, což překračuje uvedenou limitní hodnotu.

Dle §4 uvedeného zákona patří pod odstavec (1) písmeno b) a podléhá posuzování podle zákona, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení podle §7. Příslušným úřadem je Krajský úřad Jihomoravského kraje.

Oznamovatelem a projektantem záměru je firma Arch.Design, s.r.o., která zastupuje na základě plné moci přímého investora záměru, Českou republiku - Úřad práce Brno-město.

Zpracování oznámení proběhlo v období listopad až prosinec 2005. Pro zpracování byly použity podklady poskytnuté oznamovatelem, dílčí doplňující informace vyžádané zpracovatelem oznámení během vlastního zpracování a údaje získané zpracovatelem oznámení během vlastních průzkumů lokality.

Cílem oznámení je poskytnout základní údaje o záměru, jeho možných vlivech na životní prostředí a rizicích vyplývajících z jeho provozu. Oznámení je doplněno o hlukovou a rozptylovou studii tak, aby pro nejvýznamnější hodnocené okruhy byly k dispozici kvalifikované podklady pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí již ve fázi oznámení záměru.

Záměr je umístěn do prostoru, pro který bylo v dřívějším období provedeno zjišťovací řízení záměru "Justiční areál v Brně". Šlo o záměr výstavby objektů Městského soudu v Brně a Okresního soudu Brno-venkov, Městského státního zastupitelství a souvisejících ploch (venkovní úpravy, dopravní napojení, drobná architektura, městská zeleň, ...).

K uvedenému záměru byl vydán Krajským úřadem Jihomoravského kraje závěr zjišťovacího řízení (č.j.: JMK 33174/2005 OŽP/Mar/2 ze dne 21.9.2005), ze kterého vyplývá, že záměr nebude posuzován dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Předkládaný záměr "Úřad práce Brno-město" byl v uvedeném záměru justičního areálu předpokládán jako jeho přímá součást a byl také (zejména z hlediska záboru ploch a souvisejícího provozu) uvažován z hlediska spolupůsobících vlivů na životní prostředí. Záměr úřadu práce je proto umístěn do bezkonfliktního území, ve kterém byly již v dřívějším období do značné míry vyhodnoceny a vypořádány náležitosti podstatné z hlediska ochrany životního prostředí. Realizací úřadu práce bude doplněna plocha justičního areálu a dokončena urbanizace jeho prostoru.

ČÁST A

(ÚDAJE O OZNAMOVATELI)

A.1. Obchodní firma

Arch.Design, s.r.o.

A.2. IČ

25764314

A.3. Sídlo

Stránského 39
616 00 Brno

A.4. Oprávněný zástupce oznamovatele

Ing. Ivan Slepíčka
hlavní inženýr projektu

Arch.Design, s.r.o.
Stránského 39
616 00 Brno

tel.: 541 233 111

fax.: 541 420 912

e-mail: projekt@archdesign.cz

ČÁST B

(ÚDAJE O ZÁMĚRU)

B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

B.I.1. Název záměru

Úřad práce Brno-město.

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

Základní kapacitní údaje jsou následující:

plochy záměru celkové:	celkem: cca 6455 m ² , z toho: zastavěné: cca 5982,5 m ² volné: cca 472,5 m ²
plochy budovy úřadu práce:	2. podzemní podlaží: cca 2000 m ² 1. podzemní podlaží: cca 2760 m ² 1. - 4. nadzemní podlaží: cca 1630 m ² 5. - 6. nadzemní podlaží: cca 1740 m ²
obestavěný prostor celkem:	cca 57 440 m ³
počet nadzemních podlaží:	6
počet podzemních podlaží:	2
počet parkovacích stání pro návštěvníky:	cca 36 (na terénu)
počet parkovacích stání pro zaměstnance:	cca 72 (v 1. podzemním podlaží)

B.I.3. Umístění záměru

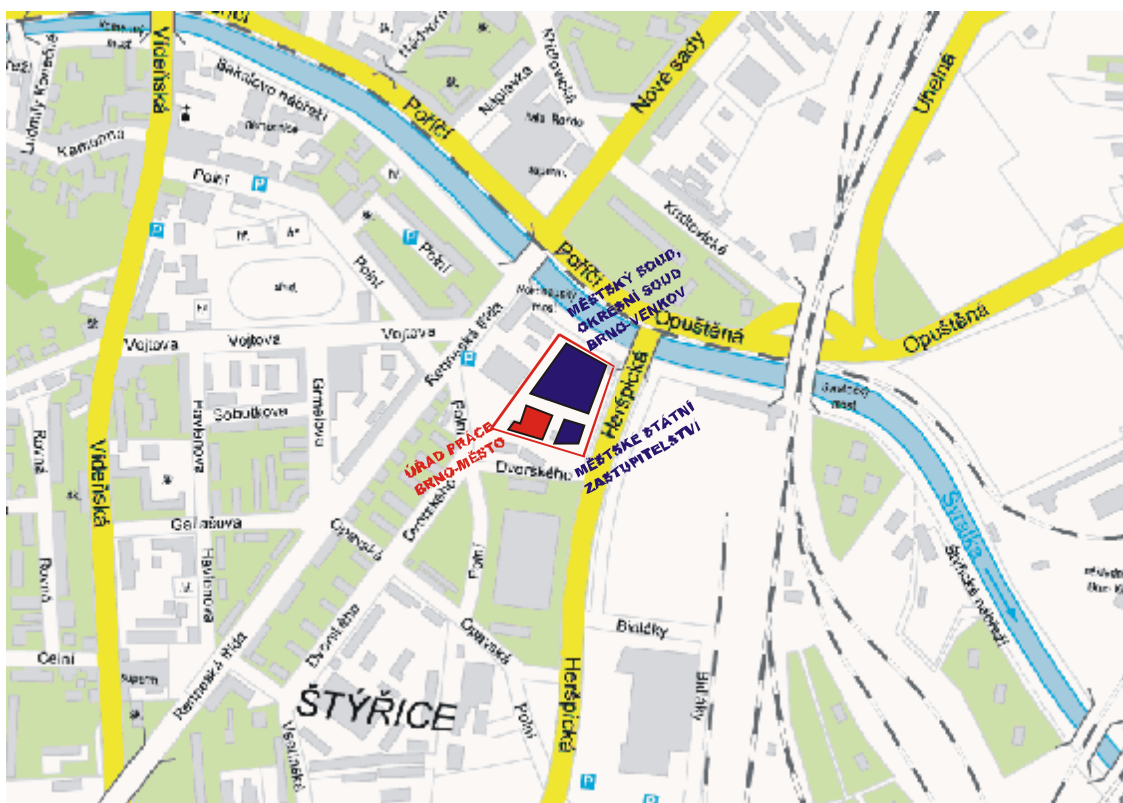
Záměr je umístěn následovně:

kraj:	Jihomoravský
okres:	Brno - město
obec:	město Brno
městská část:	Brno - střed
katastrální území:	Štýřice, 610186

Prostor a okolí záměru v katastrálním území Štýřice jsou pro účely zpracování tohoto oznámení nazývány tzv. dotčeným územím.

Poloha záměru je zřejmá z následujícího obrázku:

Obr.: Umístění záměru (měřítko 1:10 000)



B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Charakterem záměru je novostavba budovy Úřadu práce Brno-město a souvisejících objektů (komunikace, inženýrské sítě, ostatní objekty, provozní soubory). Provoz záměru bude mít administrativně - správní charakter.

Záměr je umístěn do prostoru tzv. justičního areálu, ve kterém budou umístěny Městský soud v Brně, Okresní soud Brno - venkov a Městské státní zastupitelství. V tomto areálu je pro předkládaný záměr úřadu práce ponechána prostorová rezerva.

Provoz všech institucí v justičním areálu bude mít obdobný administrativně - správní charakter. Jejich potenciální vlivy na životní prostředí se mohou projevovat ve spolupůsobícím účinku, celkově však půjde o málo významný vliv. Realizaci úřadu práce bude doplněna plocha justičního areálu a dokončena urbanizace jeho prostoru, nelze proto ani předpokládat další kumulování potenciálních vlivů z tohoto prostoru.

V území je dále připravována řada staveb v rámci urbanizace tzv. jižního centra města Brna a jeho okolí. V sousedství záměru (přes ulici Heršpickou) je dokončována výstavba administrativního areálu (Spielberk Office Centre), dále je koncepčně připravována přestavba železničního uzlu Brno, spojená s celkovou urbanizací a revitalizací doposud zanedbaných ploch. Vlivy všech záměrů v území budou vzájemně interferovat.

B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění

Záměr je navržen za účelem realizace nových a důstojných prostor pro Úřad práce Brno-město. Umístění těchto institucí je v současné době v nevyhovujících a kapacitně nedostačujících prostorech, které nevyhovují soudobým požadavkům na práci úřadu.

Umístění záměru je vázáno na dostupné pozemky a není navrženo ve více variantách.

B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru

Základní výkresová dokumentace je doložena v příloze 1 tohoto oznámení.

Dispoziční řešení

Objekt úřadu práce je umístěn na části pozemku vymezeného ulicemi Heršpickou a Polní a obslužnou komunikací k objektu Typografie, dále pak řekou Svratkou a pozemky Brněnských komunikací. Společně s úřadem práce, avšak na větší části popisované plochy, bude umístěn justiční areál (objekt Městského soudu a Okresního soudu Brno-venkov a objekt Státního zastupitelství).

Dominující funkcí v objektu úřadu práce budou prostory pro styk s klienty a kancelářské plochy zaměstnanců úřadu práce. Z důvodu absence provozoven služeb a stravování v blízkém okolí je v objektu uvažováno s umístěním bufetu pro zaměstnance jako doplňkové funkce.

V proluce mezi budovami městského státního zastupitelství a úřadem práce je navržena parková úprava.

Objekt má šest nadzemních a dvě podzemní podlaží. Hlavní vstup orientován do nově upravené plochy při ulici Renneské. Pod objektem jsou umístěny dvě podzemní úrovně.

Ve 2. podzemním podlaží je situován archiv.

Parkoviště pro zaměstnance v 1. podzemním podlažím má vjezd z jižní strany; okolí je upraveno tak, že parkoviště má vjezd z úrovně terénu, komunikace je navržena tak, aby respektovala budoucí propojení ul. Heršpické a Polní.

Ve 2. až 4. nadzemním podlaží budou umístěna veřejná patra úřadu, tj. prostory pro styk s klienty.

V 5. a 6. nadzemním podlaží budou umístěny kancelářské prostory úřadu.

Na střeše objektu budou umístěny technologické místnosti (strojovny VZT, chlazení, kotelna a pod.).

B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Předpokládaný termín zahájení: v průběhu roku 2007

Předpokládaný termín dokončení: do konce roku 2009

B.I.8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Dotčeny jsou následující územně samosprávné celky:

kraj:	Jihomoravský	Krajský úřad Jihomoravského kraje Žerotínovo nám 3/5 601 82 Brno tel.: 541 651 111
město:	Statutární město Brno	Magistrát města Brna Malinovského nám. 3 601 67 Brno tel.: 542 171 111
městská část:	Brno - střed	Statutární město Brno, Městská část Brno - střed Dominikánské nám. 2 601 69 Brno tel.: 542 526 111

B.I.9. Zařazení záměru

Zařazení dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb., je následující:

kategorie:	II
bod:	10.6
název:	Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3000 m ² zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.
sloupec:	B

Dle §4 uvedeného zákona patří záměr pod odstavec (1) písmeno d) a podléhá posuzování podle zákona, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení podle §7.

Příslušným úřadem je Krajský úřad Jihomoravského kraje.

B.II.

ÚDAJE O VSTUPECH

B.II.1. Půda

Půda:	celková výměra pozemku:	cca 6455 m ² , z toho:
	ZPF (BPEJ):	parcela není součástí ZPF, nemá BPEJ
	PUPFL:	parcela není součástí PUPFL
	v průběhu výstavby	dočasný zábor není vyžadován

B.II.2. Voda

Pitná voda:	Voda bude spotřebována pro potřeby zaměstnanců areálu a veřejnosti, pro údržby a zálivky a pro technologie (chlazení, zvlhčování).
	průměrná denní potřeba: cca 23 920 l/den
	maximální denní potřeba: cca 35 880 l/den
	roční potřeba: cca 8730,8 m ³ /rok
	v průběhu výstavby: spotřeba vody nespecifikována (běžná)
	V průběhu výstavby bude voda spotřebována pro potřeby stavebních dělníků pro sociální potřeby (mytí, toalety, pití), jako součást stavebních surovin (záměsová voda do betonu, malt, barev) a technologická (např. zkrápění betonu, mytí stavební techniky a komunikací apod.). Spotřeba vody není specifikována, lze ji považovat za běžnou.

B.II.3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Elektrická energie:	roční spotřeba:	cca 500 MWh/rok
	zdroj:	rozvodná síť
	v průběhu výstavby:	odběr nespecifikován (běžný)
Zemní plyn:	celkový instalovaný výkon kotelny:	cca 560 kW
	maximální roční spotřeba:	cca 66 770 m ³ /rok
	zdroj:	rozvodná síť
	v průběhu výstavby:	bez odběru

B.II.4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Nároky na dopravní infrastrukturu jsou dány počtem vozidel, obsluhujících záměr. Dále bude využita hromadná, pěší případně jiná doprava, množství cestujících není blíže specifikováno.

Realizace záměru uvolní stávající prostory úřadu práce Brno-město (ul. Křenová). Z tohoto pohledu tedy nedojde k navýšení celkových intenzit dopravy na komunikační síti města Brna, dojde pouze k jejich přesunu.

Zaměstnanci:	celkový počet parkovacích stání:	cca 72
	obrat:	do 1,5 vozidla/parkovací stání a den
	počet vozidel:	110
	druh vozidel:	osobní
	dopravní trasy:	20% ul. Heršpická - jih 20% ul. Heršpická - sever 40% ul. Renneská - sever 20% ul. Vojtova/Polní
Návštěvníci: (veřejnost)	celkový počet parkovacích stání:	cca 36
	obrat:	do 4 vozidel/parkovací stání a den
	počet vozidel:	150
	druh vozidel:	osobní
	dopravní trasy:	20% ul. Heršpická - jih 20% ul. Heršpická - sever 40% ul. Renneská - sever 20% ul. Vojtova/Polní
Obsluha:	počet vozidel:	3
	druh vozidel:	lehká nákladní
	dopravní trasy:	20% ul. Heršpická - jih 20% ul. Heršpická - sever 40% ul. Renneská - sever 20% ul. Vojtova/Polní
Výstavba:	intenzita dopravy:	variabilní (cca desítky vozidel za den)
	druh vozidel:	převážně těžká nákladní
	dopravní trasy:	50% ul. Heršpická - jih 20% ul. Heršpická - sever 30% ul. Renneská - sever

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. Ovzduší

Vytápění:	celková roční spotřeba plynu:	cca 66 770 m ³ /rok
	roční emise škodlivin:	NO _x : 128,2 kg
		CO: 21,4 kg
		C _x H _y : 8,5 kg
		SO ₂ : 0,6 kg
	prach: 1,3 kg	
Doprava:	denní intenzita osobních vozidel:	cca 260 OA/den
	denní emise škodlivin:	NO _x : 2,7 kg/km
		CO: 2,2 kg/km
		C _x H _y : 2,2 kg/km
		SO ₂ : 3,0 g/km
	prach: 5,0 g/km	
Parkoviště:	denní pohyb osobních vozidel:	cca 150 OA/den
	denní emise škodlivin:	NO _x : 0,14 kg/den
		CO: 0,25 kg/den
		C _x H _y : 0,24 kg/den
		SO ₂ : 0,3 g/den
	prach: 0,1 g/den	
Podzemní parkoviště:	denní pohyb osobních vozidel:	cca 110 OA/den
	denní emise škodlivin:	NO _x : 0,16 kg/den
		CO: 0,29 kg/den
		C _x H _y : 0,27 kg/den
		SO ₂ : 0,3 g/den
	prach: 0,1 g/den	

B.III.2. Odpadní voda

Splaškové vody:	průměrný denní odtok:	cca 23 920 l/den
	maximální denní odtok:	cca 35 880 l/den
	roční odtok:	cca 8738,8 m ³ /rok

Splaškové vody budou odváděny přípojkou do stávající kanalizace, která odvádí vody na ČOV Modřice. Množství bude přibližně odpovídat množství odebrané pitné vody, zmenšené o spotřebovanou vodu (odpar, zálivky apod.). Složení splaškových vod bude standardní a bude odpovídat požadavkům platného kanalizačního řádu.

Srážkové vody:	průměrné roční srážky:	cca 460 mm/rok
	střechy (1633 m ² , ψ=0,90):	cca 1323 m ³ /rok
	zpevněné plochy (4108 m ² , ψ=0,50):	cca 945 m ³ /rok
	nezpevněné plochy (490 m ² , ψ=0,20):	cca 45 m ³ /rok
	celkem:	cca 2313 m ³ /rok

Nakládání s dešťovými vodami bude prováděno dle možného znečištění ropnými látkami. Vody s možností znečištění z parkovišť budou odváděny přes gravitačně sorbční odlučovače (ORL), vody čisté ze střech a čistých zpevněných ploch čistěny nebudou. Uvedené množství odvedených srážkových vod vychází z průměrných ročních srážek v úrovni 460 mm.

Čisté a vyčištěné srážkové vody budou svedeny do kanalizační sítě a dále odvedeny na ČOV Modřice.

Výstavba: nespecifikováno (množství zanedbatelné)

Značná část odebrané vody pitné v období výstavby se stane součástí stavebních materiálů (např. beton), či se přirozeně odpaří. Budou vznikat pouze minimální množství vod splaškových v mobilních WC, které budou odváženy k zneškodnění odbornou firmou.

B.III.3. Odpady

Provoz:	kód, název, kategorie: množství:	20 01 01, papír a lepenka, O 5 t/rok 20 01 02, sklo, O 0,5 t/rok 20 01 08, biologicky rozložitelný odpad z kuchyní a stravoven, O 3 t/rok 20 01 21, zářivky a jiný odpad obsahující rtuť, N 0,02 t/rok 20 01 33, baterie a akumulátory, N 0,002 t/rok 20 01 39, plasty, O 0,5 t/rok 20 01 40, kovy, O 0,15 t/rok 20 03 01, směsný komunální odpad, O 8 - 10 t/rok
	nakládání s odpady: poznámka:	předávání odborným firmám uvedený výčet je pouze orientační S veškerým odpadem bude nakládáno ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech. Odpad bude dle tohoto zákona tříděn, shromažďován a likvidován dle jednotlivých druhů a kategorií stanovených vyhláškou MŽP č. 381/2001 Sb., kterou byl vydán katalog odpadů. V naprosté většině se jedná o odpad z kanceláří a eventuálně o odpad ze stravovacího zařízení. Předpokládá se, že většina odpadů bude tříděna již v místě vzniku - barevně rozlišené odpadkové koše či kontejnery v kancelářích, čajových kuchyňkách a chodbách. Vytříděný odpadový materiál bude odvážen k likvidaci či recyklaci smluvními oprávněnými firmami v intervalech dle potřeby.
Výstavba:	kód, název, kategorie: množství: nakládání: poznámka:	17 00 00, stavební a demoliční odpady, převážně O, výjimečně N tisíce t/období výstavby předávání odborným firmám uvedený výčet je pouze orientační

B.III.4. Ostatní

Hluk:	akustický výkon ústí komínu kotlů:	do $L_{A,w} = 80$ dB (bez tlumičů)
	počet komínů:	7
	výška komínů:	1 m nad atikou
	umístění komínů:	střecha budovy
	akustický výkon chladicí mikrověže:	do $L_{A,w} = 75$ dB (s tlumičem)
	počet chladicích mikrověží:	1
	výška chladicích mikrověží:	2,5 m
	umístění chladicích mikrověží:	střecha budovy
	doprava:	nespecifikováno (metodika výpočtu dopravního hluku využívá intenzitu a skladbu dopravního proudu)
	výstavba:	do 80 dB/5 m
Vibrace:	nejsou produkovány ve významné míře	
Zařízení:	ionizující zařízení:	zdroje nejsou používány
	elektromagnetické zařízení:	významné zdroje nejsou používány (pouze běžná komunikační zařízení)
Další fyzikální nebo biologické faktory:		nejsou používány

B.III.5. Rizika vzniku havárií

Výstavba ani provoz záměru nepředstavuje významný rizikový faktor vzniku havárií nebo nestandardních stavů s nepříznivými environmentálními důsledky.

Záměr bude řešen v souladu s platnými předpisy v oblasti požární ochrany.

Riziko dopravních nehod nepřevyší běžně akceptované riziko, doprava nebezpečného zboží nebude běžně prováděna.

Záměr nespadá do režimu zákona č. 353/1999 Sb., o prevenci závažných havárií.

ČÁST C

(ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ)

C.I.

VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Dotčené území je součástí městského prostoru centrální části města Brna. Je tvořeno extenzivně využívanými plochami různých aktivit (doprava, výroba, skladování apod.). Dotčeným územím prochází řeka Svratka, která představuje hodnotnější krajinný i přírodní prvek.

Dotčené území se nenachází v území se zvláštním režimem ochrany přírody a krajiny. To prakticky znamená:

- V dotčeném území (na ploše zamýšlené výstavby) se nenachází prvky územního systému ekologické stability, a to ani na lokální ani na regionální úrovni. Dotčené území se nachází v blízkém kontaktu s regionálním biokoridorem vodoteče Svratky.
- V dotčeném území se nenachází žádné zvláště chráněné území ani není dotčené území součástí žádného zvláště chráněného území. Dotčené území neleží v národním parku nebo chráněné krajinné oblasti, v dotčeném území nejsou vyhlášeny žádné národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky nebo přírodní památky.
- Dotčené území není součástí přírodního parku.
- Dotčené území není součástí soustavy Natura 2000.
- Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku.

Na území posuzovaného záměru se nevyskytují povrchové vody, území neleží v zátopovém území, území neleží v pásmu hygienické ochrany vodního zdroje.

Plocha výstavby záměru se nenachází v území městské památkové rezervace, nachází se však v jejím ochranném pásmu.

Dotčené území je (spolu s územím města Brna) zařazeno mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Důvodem zařazení je skutečnost, že na části území dochází k překročení imisního limitu pro zátěž prachem (PM₁₀).

V dotčeném území nebyly zjištěny extrémní poměry, které by mohly mít vliv na proveditelnost navrhovaného záměru.

C.II.

STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.II.1. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Záměr je umístěn mezi řeku, a hlavní městské komunikace - ulice Heršpickou a Renneskou. Nejbližší trvale obývaná zástavba se nachází ve vzdálenosti cca 60 metrů a více od záměru při ulicích Dvorského, Renneské a Polní. Trvale zde žije několik stovek obyvatel.

Údaje o zdravotním stavu obyvatel v dotčeném území nejsou k dispozici, pravděpodobně se neliší od stavu v obdobných lokalitách města Brna.

C.II.2. Ovzduší a klima

Kvalita ovzduší

Území města Brna patří (dle Nařízení vlády č 60/2004 a dle sdělení č. 20 MŽP ČR uveřejněném ve věstníku částka 12 z prosince 2004) mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO). Důvodem k zařazení je překračování limitu pro maximální 24hodinové koncentrace u tuhých znečišťujících látek frakce PM₁₀ na 50,8 % území.

V blízkosti dotčeného území (v blízkosti ulice Zvonařka) je umístěna stanice imisního monitoringu, provozovaná Magistrátem města Brna. Výsledky měření za minulé 3 roky (2002 až 2004) uvádíme v následující tabulce:

Tab.: Výsledky imisního monitoringu NO₂ (rok 2002 - 2004, stanice MMB, Brno-Zvonařka)

rok	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	průměr
2002	52,7	40,8	39,3	34,9	41,3	25,9	25,8	32,9	31,6	38,0	49,5	55,3	39,0
2003	50,1	52,0	50,7	31,8	26,3	30,2	30,9	40,6	43,0	42,3	46,9	41,65	40,5
2004	45,6	46,3	46,1	40,5	23,0	21,5	18,4						34,5

Průměrné roční koncentrace NO₂ se na stanici Zvonařka pohybují v hodnotách blízko úrovně ročního imisního limitu.

Dále při popisu stávající imisní zátěže vycházíme z výsledků rozptylové studie pro toto území zpracované Mgr. Buckem v roce 2004.

Z výsledků presentovaných na následujících obrázcích vyplývá, že za stávajícího stavu jsou maximální hodinové koncentrace dosahující nebo překračující hodnotu imisního limitu dosahovány především v blízkosti křižovatek frekventovaných komunikací jako je Heršpická/Poříčí, Jihlavská/Videňská a v prostoru parkoviště obchodního domu Hornbach. V případě průměrných ročních koncentrací zde limitní koncentrace překračovány nejsou, nejvyšší zátěž je však opět předpokládána v blízkosti ulic Heršpická, Poříčí, resp. Opuštěná.

Obr.: Pozad'ové imisní zatížení NO₂ (Bucek, 2004)



Klima

Z klimatického hlediska zasahuje hodnocené území do teplé klimatické oblasti - T4, kterou je možno stručně charakterizovat následně:

velmi dlouhé léto, velmi teplé a velmi suché, přechodné období je velmi krátké, s teplým jarem a podzimem, zima je krátká, mírně teplá a suchá až velmi suchá s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Počet letních dnů	60 až 70
Počet dnů s teplotou nad 10 °C	170 až 180
Počet mrazových dnů	100 až 110
Počet ledových dnů	30 až 40
Průměrná teplota v lednu	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci	19 až 20
Průměrná teplota v dubnu	9 až 10
Průměrná teplota v říjnu	9 až 10
Průměrný počet dnů se srážkami nad 1 mm	80 až 90
Srážkový úhrn ve vegetačním období	300 až 350
Srážkový úhrn v zimním období	200 až 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 až 50
Počet dnů zamračených	110 až 120
Počet dnů jasných	50 až 60

C.II.3. Hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky

Dotčené území se nachází na okraji centrální zástavby města Brna, prochází zde významné dopravní koridory a funkce území vyvolává cílovou dopravu. Stávající hluková situace v prostoru záměru je dána zejména hlukem z pozemní automobilové dopravy, částečně i z provozu železnice a kolejové městské hromadné dopravy. V blízkosti jsou provozovány obchodní domy Hornbach a Bauhaus, probíhá výstavba administrativního areálu Spielberk Office Centre, dále je koncepčně připravována přestavba železničního uzlu Brno, spojená s celkovou urbanizací a revitalizací doposud zanedbaných ploch. Vlivy všech záměrů v území budou vzájemně interferovat a celkové zatížení lokality hlukem tak bude s postupující urbanizací spíše vzrůstat.

Souhrnně jsou hlukové limity na mnoha místech překročeny již v současnosti. To je důsledkem intenzivní automobilové dopravy v území, zejména na hlavních městských komunikacích (ulice Heršpická a Poříčí).

Další závažné (negativní nebo pozitivní) fyzikální nebo biologické faktory, které by bylo nutno zohlednit, nebyly zjištěny.

C.II.4. Povrchová a podzemní voda

Povrchová voda

Dotčené území náleží hydrograficky do hlavního povodí řeky Dunaj 4-00-00 a jeho dílčího povodí 4-15-01 Svratka po Svitavu. Při detailnějším členění je, podle základní vodohospodářské mapy 1:50 000, list 24-34 Ivančice, posuzovaná lokalita umístěna v drobném povodí 4-15-01-153 Svratka od Komínského potoka po Ponávku s plochou povodí 24,848 km² a lesnatostí 20%.

Řeka Svratka je ve smyslu vyhlášky ministerstva zemědělství č. 333/2003 Sb., kterou se mění vyhláška č. 470/2001 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků, významným vodním tokem v celé své délce (tj. od ústí po pramen). Správcem tohoto vodního toku je Povodí Moravy, a.s.

Tab.: Hydrologické údaje toku Svratka, stanice Brno - Poříčí

Tok	Svratka
Stanice	Brno - Poříčí
Průměrný roční stav	57 cm
Průměrná denní průtok Q_{30}	18,1 m ³ .s ⁻¹
Průměrný roční průtok Q_a	7,68 m ³ .s ⁻¹

Tab.: Průtoky ve stanici Brno - Poříčí

N-leté průtoky	1	5	10	50	100
Q [m ³ .s ⁻¹]	63,0	124	156	240	281

Průtok vody v řece je řízen periodickým vypouštěním vody z Brněnské přehrady.

Koryto Svratky je v současné době na celém úseku vodohospodářsky upraveno a je zkapacitněno zahloubením 5 až 7 m pod úroveň okolního terénu pro bezpečné převedení velkých vod. Sklony břehů jsou velmi strmé. Břehy jsou vyzděny kameny, část břehu nad zdí je překryta vegetací.

Vlastní území výstavby je suché, neprotéká jím žádný trvalý ani občasný povrchový tok a nenachází se na něm ani žádná vodní plocha, prameniště či mokřad. V posuzovaném území se rovněž nenachází žádné ochranné pásmo vodního zdroje ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, ve znění pozdějších předpisů. Záměr je umístěn mimo zátopové území řeky Svratky (ověřeno OVLHZ MMB).

V zájmovém území ani v jeho nejbližším okolí se nenachází chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV). V dotčeném území se rovněž nenachází žádné ochranné pásmo vodního zdroje ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, ve znění pozdějších předpisů.

Podzemní voda

Posuzované území náleží z hlediska regionální hydrogeologické rajonizace k rajónu č. 164-2 Kvartérní fluviální sedimenty v povodí Svratky.

Podzemní voda je vázána na bazální štěrkovité sedimenty údolní nivy Svratky a písčité vrstvy v souvrství neogenních sedimentů. Za průměrných vodních stavů se hladina podzemní vody nachází v hloubce okolo 6,5 m pod terénem, na úrovni kóty 197 až 198 m n.m. V jarních měsících a za vysokých stavů (po intenzivních deštích) může být hladina podzemní vody přechodně zvýšena o 1 až 2 m nad zjištěný stav, tj. na úroveň kóty 199 m n.m. a výše.

Podle výsledků archivních chemických rozborů vykazuje zvodněné prostředí vysokou tvrdost, mírně kyselou až zásaditou reakci, obsah síranů se pohybuje v množství do 390 mg/l a obsah agresivního CO₂ na vápno do 12 mg/l.

C.II.5. Půda

Žádná z dotčených parcel není součástí zemědělského půdního fondu (ZPF) ani pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Na území záměru se nachází převážně zpevněné plochy, které jsou doplněny nezpevněnými plochami s antropogenními půdami.

Převažujícími primárními půdami v dotčeném území byly černozemě a fluvizemě. Ty se v současnosti v širším území ostrůvkovitě vyskytují ve své původní podobě, převážně však tvoří součást směsi vrstev převládajících antropogenních půd. Antropogenní půdy (antrozemě - An) jsou půdy uměle vytvořené resp. ovlivněné navrstvením substrátu, tj. výrazně ovlivněné lidskou činností. Nepodléhají žádné zvláštní ochraně.

C.II.6. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Dotčené území je součástí západního okraje karpatské předhlubně. Sedimentární výplň karpatské předhlubně tvoří neogenní uloženiny. Ve spodní části se ukládaly sedimenty tzv. brněnských či bádenských písků, ve svrchní části pak zelenošedé vápnité jily, tzv. tégly. Kvartérní pokryvné útvary v nadloží neogenních sedimentů jsou reprezentovány fluviálními sedimenty řeky Svítavy. Spodní část souvrství údolní nivy tvoří hrubozrnné nesoudržné sedimenty - fluviální štěrky s příměsí písků. Svrchní část je tvořena souvrstvím povodňových hlín. Nejsvrchnější vrstvu představuje velmi proměnlivý komplex antropogenních navážek složený většinou ze zeminné směsi s minoritním podílem stavebního a průmyslového odpadu (panely, cihly, stavební suť, dřevěné desky apod.).

Pro dané území je charakteristický výskyt neogenních sedimentů s proměnlivou únosností pevných jíílů a ulehlých písků, překrytých souvrstvím středně ulehlých fluviálních štěrků. Svrchní pokryvné holocenní hlíny byly (minimálně při severním okraji stavenišť) odstraněny erozní činností starého říčního koryta v celé mocnosti a stávající povrch terénu byl upraven, respektive zvýšen navážkami s ověřenou mocností minimálně 7 m.

V území nelze vyloučit výskyt staré ekologické zátěže.

Míra rizika pronikání radonu z podloží nebyla v oblasti zjišťována. Provedení radonového průzkumu a vyhodnocení jeho výsledků bude součástí dalšího stupně projektové přípravy. Dle odvozené mapy radonového rizika Jihomoravského kraje (1:200 000) patří tato oblast k území se středním radonovým rizikem.

V dotčeném území se nenachází žádné zdroje nerostných surovin ani geologické nebo paleontologické památky.

C.II.7. Fauna, flóra a ekosystémy

Biogeografická charakteristika území

Podle biogeografického členění České republiky (Culek, 1996) leží zájmové území na rozhraní dvou biogeografických podprovincií - provincie panonské a provincie hercynské, na území Lechovického bioregionu, jeho přechodné, tedy nereprezentativní části. Bioregion leží ve středu Jižní Moravy a zasahuje podstatnou částí do Rakouska. Zabírá geomorfologický celek Dyjsko-svratecký úval.

Bioregion je tvořen štěrkopískovými terasami s pokryvy spraši a ostrůvky krystalinika. Horninové podloží tvoří nezpevněné sedimenty mořského neogénu - jíly, písky a štěrky, které jsou místy pevněji stmelené a v různé míře vápnité. Převažuje zde 1. dubový vegetační stupeň, na severních svazích dominuje 2. buko-dubový stupeň. Bioregion představuje část severopanonské podprovincie ovlivněné srážkovým stínem a sousedstvím hercynských bioregionů. Díky srážkovému stínu je pro tento bioregion charakteristické nejteplejší podnebí v České republice.

Z hlediska regionálně - fyto geografického (Skalický in Hejný et Slavík, 1988) se zkoumaná oblast nachází ve fyto geografické oblasti termofytikum, obvod Panonské termofytikum, fyto geografickém okrese 20b Jihomoravská pahorkatina, Hustopečská pahorkatina.

Fauna a flora

V dotčeném území se nevyskytuje žádný přirozený vegetační porost. Zeleň dotčeného území tvoří ostrůvky ruderalních porostů s nálety dřevin podél stávajícího oplocení. V okolí lze předpokládat výskyt drobných zástupců fauny (hmyz, drobní savci) charakteristických pro městská stanoviště.

Tab.: Přehled dřevin dotčeného území

pajasanžláznatý (<i>Ailanthus altissima</i>)	ořešák královský (<i>Juglans regia</i>)
smrk ztepilý (<i>Picea abies</i>)	jabloň domácí (<i>Malus</i>)
líška turecká (<i>Corylus colurna</i>)	růže šípková (<i>Rosa canina</i>)
slíva (<i>Prunus insitica</i>)	bez černý (<i>Sambucus nigra</i>)

Severně dotčeného území (přes justiční areál) se nachází plocha městské zeleně podél řeky Svratky. Svratka s břehovým doprovodným porostem představuje přírodní enklávu v urbanizované krajině, charakteristickou výskytem drobných živočichů, především ptáků, mezi nimiž se vyskytují i některé řídky se vyskytující druhy. V zimě se stává zimovištěm kachen, labutí a lysek. Úsek toku řeky mezi Svrateckým (ul. Vídeňská) a železničním mostem byl v dřívějším období celkem necitlivě zregulován kamenným korytem s prakticky kolmými stěnami. Břehové porosty zde tvoří řídké porosty dřevin a keřů.

Tab.: Přehled porostů městské zeleně podél Svratky

lipa srdčitá (<i>Tilia cordata</i>)	javor jasanolistý (<i>Acer negundo</i>)
jasan ztepilý (<i>Fraxinus excelsior</i>)	javor babyka (<i>Acer campestre</i>)
moruše bílá (<i>Morus alba</i>)	střemcha hroznovitá (<i>Padus avium</i>)
javor mléč (<i>Acer platanoides</i>)	

Popis územního systému ekologické stability ve vymezeném území vychází z Územního plánu města Brna z r.1994, zpracovaný UAD studiem, s.r.o., jeho aktualizovaného stavu z 31.3.2003. Osa regionálního biokoridoru sleduje koryto vodního toku řeky Svratky. Území podél řeky Svratky je územním plánem vymezeno jako plocha nestavební - volná bez stavebního využití pro funkci ostatní městské zeleně s vymezeným pásmem biokoridoru. V blízkosti se nachází lokální biocentrum 72 Štýřické nábřeží a 70 Bakalovo nábřeží.

C.II.8. Krajina

Dotčené území je lokalizováno v zastavěném území města Brna. Jižním směrem je dotčené území orientováno do rovinaté krajiny celku Dyjsko-svrateckého úvalu. Západně a severně dotčeného území se zvedají vyvýšeniny celku Bobravské vrchoviny, do které patří i vrchy Červeného a Žlutého kopce, Špilberku a Petrova. Severovýchodně se potom zvedají vrchy celku Dražanské vrchoviny, s nejbližším výběžkem Moravského krasu - vrchem Hádů.

Současný stav krajiny a řešeného území lze vyhodnotit jako městské prostředí, antropogenně silně přetvořené.

C.II.9. Hmotný majetek a kulturní památky

Hmotný majetek

V prostoru výstavby se dnes nachází pouze objekty dočasného charakteru (plechový sklad a likusák). V současné době jsou bez využití. Dále se v prostoru nachází větší počet stožárů veřejného osvětlení, rovněž bez využití.

Architektonické a historické památky

V místě projektované stavby a v jejím bezprostředním okolí se nenacházejí žádné nemovité kulturní památky, podléhající zákonu č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o státní památkové péči a evidované v Ústředním seznamu kulturních památek České republiky. Na pozemku se rovněž nenachází žádná drobná solitérní architektura.

Dotčené území je situováno v oblasti ochranného pásma Městské památkové rezervace, ustanoveného rozhodnutím Odboru kultury NVmB ze dne 6.4.1990 pod č.j. kult.402/90/sev.

Archeologická naleziště

Dle informací odboru památkové péče Magistrátu města Brna se předmětná lokalita nachází na území archeologických zájmů ve smyslu § 22 odst.2, zákona č.20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Při zásazích do terénu může dojít na takovémto teritoriu k narušení nebo odkrytí archeologických nálezů, a bude tedy nezbytné provedení záchranného archeologického výzkumu.

Níže uvádíme dosud zjištěné archeologické lokality a nálezy v blízkosti proponovaného záměru (Archeologický ústav AV ČR Brno).

- Ulice Poříčí - ojedinělý nález mince římského císařství (1. - 4. století po Kristu).
- Ulice Nové Sady, Křídlovická - jihovýchodní část původní předměstské vsi Křídlovice, s kontinuálním osídlením od 13. století až po nejnovější dobu. Je třeba předpokládat jak starší středověké fáze (např. nálezy z 11. a 12. století), tak případné stopy osídlení v pravěku.

Není vyloučena možnost, že tato naleziště budou pokračovat směrem na plochu určenou pro záměr a že na místě předpokládané stavby budou objeveny další movité i nemovité archeologické památky.

C.II.10. Dopravní a jiná infrastruktura

Záměr se nachází jižně od historického centra města Brna, v prostoru vymezeném ulicemi Poříčí, Heršpická a Renneská.

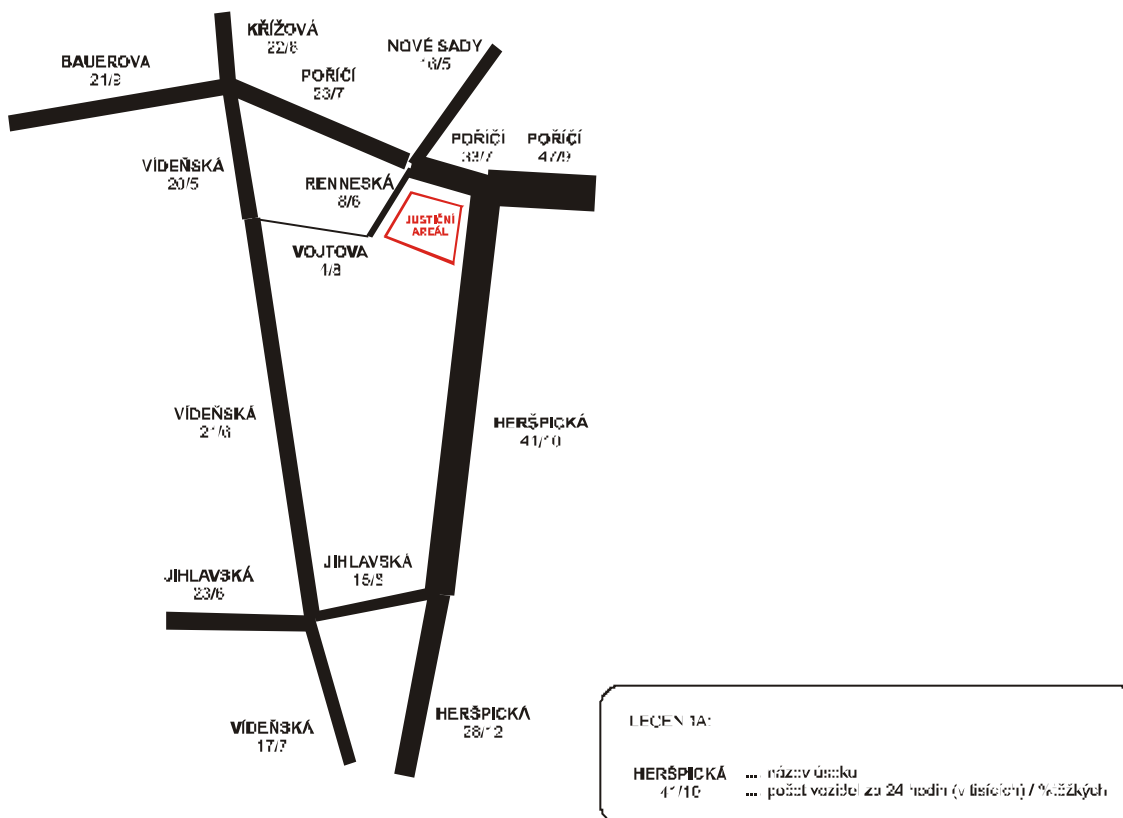
Ulice Poříčí je městskou sběrnou komunikací funkční třídy B1, v současné době tvoří součást tzv. velkého městského okruhu. Ulice Heršpická představuje městskou rychlostní komunikaci funkční třídy A2, směrově dělenou, v současné době tvoří městskou "vídeňskou" radiálu. Ulice Renneská je městskou sběrnou

komunikací funkční třídy B2 (jižně od záměru pokračuje jako městská obslužná komunikace funkční třídy C1), v její ose je vedena tramvajová trať v rychlodrážních parametrech.

Komunikační systém dotčeného území je podmíněčně vyhovující, v některých špičkových obdobích se zde vytvářejí kongesce.

Stávající intenzity dopravy na komunikační síti dotčeného území jsou zřejmé z následujícího obrázku:

Obr.: Intenzity dopravy na komunikační síti dotčeného území (Brněnské komunikace, 2003)



Výhledově je v dotčeném území připravována přestavba tzv. jižního centra města Brna, v jehož rámci bude změněn resp. vytvořen komunikační systém východně ulice Heršpické. Dále je připravována přeložka velkého městského okruhu do polohy ulice Jihlavské (v obrázku pokračování východním směrem). Ta by měla částečně odlehčit ulici Poříčí.

V prostoru křižovatky Poříčí - Heršpická (jižně od řeky) se nachází podchod pro pěší pod ulici Heršpickou. Tento podchod je zanedbaný a nevyužívaný, předpokládá se jeho rekonstrukce a nové využití v souvislosti s budovanými aktivitami a celkovým rozvojem území (mj. též s předmětným úřadem práce).

V území je dostupná veškerá další nezbytná infrastruktura.

C.II.11. Jiné charakteristiky životního prostředí

Pro území nejsou specifikovány žádné další charakteristiky, které by mohly být záměrem dotčeny.

ČÁST D

(ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ)

D.I.

CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI, SLOŽITOSTI A VÝZNAMNOSTI

D.I.1. Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Zdravotní vlivy a rizika

Vlastní provoz úřadu práce (a úplného justičního areálu, jehož je úřad práce součástí) neprodukuje ve významné míře (tj. v míře, které by způsobovaly přeslimitní vlivy) žádné škodliviny (znečištění ovzduší, hluk), které by mohly mít přímé zdravotní následky. Z toho vyplývá i přijatelné nízké ovlivnění obyvatel z hlediska potenciálních zdravotních vlivů nebo rizik.

V průběhu výstavby nelze zcela vyloučit v některých špičkových obdobích přeslimitní hlukové vlivy. Pokud k nim dojde, budou mít spíše obtěžující (dočasné rušení pohody) než ohrožující (trvalé zdravotní následky) charakter.

Záměr neomezuje stávající zázemí pro krátkodobou rekreaci obyvatel (zejména nábřežní prostory). Zároveň rozšiřuje kulturní městské prostředí v daném území a tím i zázemí pro krátkodobou rekreaci obyvatel.

Sociální a ekonomické důsledky

Nelze očekávat významné sociální nebo ekonomické důsledky v důsledku provozu nebo výstavby záměru.

Počet dotčených obyvatel

Záměr v míře překračující příslušné limity neovlivňuje žádné obyvatele.

D.I.2. Vlivy na ovzduší a klima

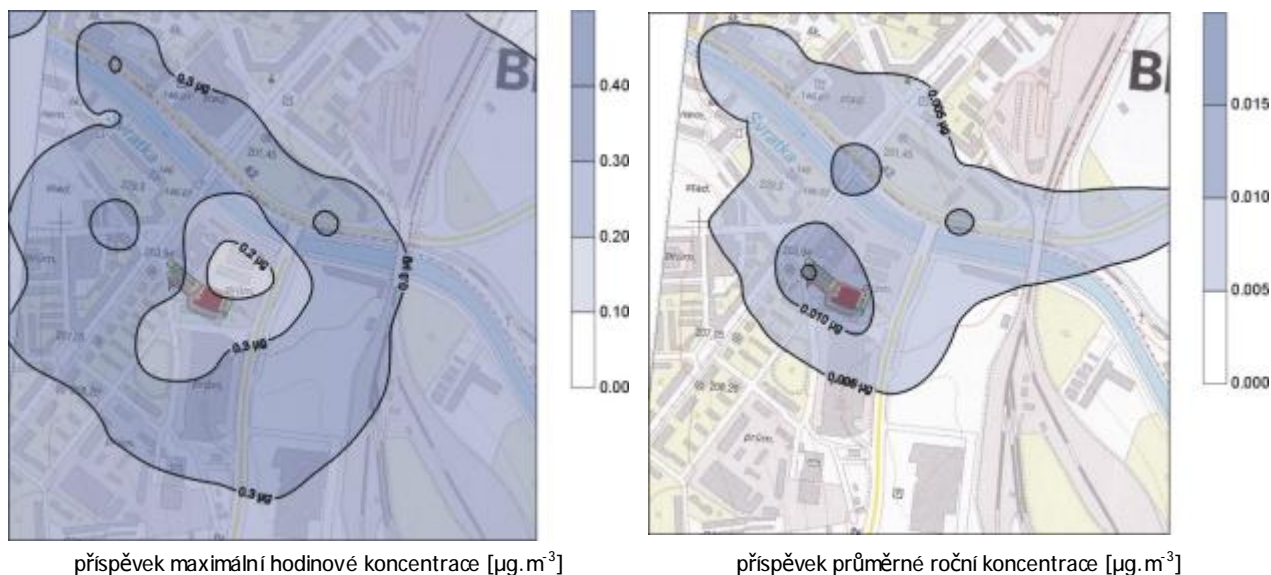
Vlivy na kvalitu ovzduší

Hodnocený záměr předpokládá výstavbu nové budovy s plynovou kotelnou, podzemní garáží a parkovištěm pro osobní vozidla. Pro vyhodnocení imisních dopadů zmíněných zdrojů byl v rámci zpracování tohoto oznámení zpracován výpočet záměrem vyvolaného příspěvku imisní zátěže (viz příloha 3).

Výpočet byl proveden dle metodiky SYMOS a vyhodnocoval nárůst imisní zátěže oxidem dusičitým (NO₂) v okolí hodnoceného záměru úřadu práce.

Výsledky příspěvku imisní zátěže oxidem dusičitým (NO₂)

Z uvedeného výpočtu vychází imisní příspěvek NO₂ u maximálních hodinových koncentrací do 0,4 μg.m⁻³ a u průměrných ročních koncentrací do 0,015 μg.m⁻³. Bude se tedy jednat o nárůst u něhož, s ohledem na stávající imisní zátěž, zřejmě nedojde k dosažení či překročení imisních limitů a jeho dosah nebude zahrnovat objekty určené k trvalému bydlení. Rozložení imisních příspěvků je zřejmé z následujících obrázků:



V prostoru nejbližší obytné zástavby budou příspěvky imisní zátěže NO₂ dosahovat následujících hodnot:

obytný objekt	průměrné roční koncentrace [μg.m ⁻³]	maximální hodinové koncentrace [μg.m ⁻³]
1	0,004	0,6
2	0,008	1,1
3	0,008	0,3

Také v těchto výpočtových bodech očekáváme nárůst imisní koncentrace NO₂ způsobený provozem posuzovaného záměru na velmi nízké úrovni, dosahující hodnot nižších než 1% imisního limitu.

S ohledem na stávající úroveň imisní zátěže NO₂ v hodnoceném území, která dle Rozptylové studie města Brna (Mgr. Bucek, 2004) dosahuje u hodinových maxim 170 až 190 μg.m⁻³ (LV_{1h} = 200 μg.m⁻³) a v případě průměrných ročních koncentrací 26 až 30 μg.m⁻³ (LV_r = 40 μg.m⁻³), nepředpokládáme v důsledku provozu nově budovaného objektu úřadu dosažení či překročení imisních limitů NO₂.

Severně od prostoru navrhované stavby úřadu práce je plánována výstavba justičního areálu. Dle rozptylové studie tvořící přílohu oznámení záměru dle §6 zákona 100/2001 Sb. zpracovaném fy. INVESTprojekt NNC v roce 2005 bude příspěvek k průměrné roční koncentraci NO₂ způsobený provozem justičního areálu do 0,15 μg.m⁻³, tedy méně než 1% imisního limitu (40 μg.m⁻³). Příspěvek maximální hodinové koncentrace NO₂ způsobený provozem justičního areálu dosahuje cca 2,5 μg.m⁻³, tedy přibližně 1% imisního limitu (LV=200 μg.m⁻³).

V případě součtu vlivů obou navrhovaných staveb tedy nepředpokládáme takový nárůst imisní zátěže NO₂, který by znamenal dosažení či překročení imisních limitů NO₂.

V průběhu výstavby může, především během zemních prací docházet krátkodobě ke zvýšené emisi prашných částic, takové případy však budou omezené a jejich dosah bude omezen pouze na plochu vlastního staveniště a jeho nejbližší okolí. Rozsah a intenzita emise bude nižší než při provádění (např.) polních prací.

Vlivy na klima

S ohledem na dispoziční řešení záměru a stávající konfiguraci terénu nepředpokládáme, že by hodnocený záměr významným způsobem ovlivňoval makroklimatické charakteristiky území.

D.I.3. Vlivy na hlukovou situaci ev. další fyzikální a biologické charakteristiky

V rámci tohoto oznámení je zpracována hluková studie, kvantifikující hlukové vlivy záměru úřadu práce (viz příloha 2). V podrobnostech odkazujeme na tuto studii, její závěry jsou shrnuty následovně:

Navržené umístění, stavební a technologické řešení Úřadu práce Brno-město v tzv. justičním areálu odpovídá požadavkům protihlukové ochrany, a to i při uvažování spolupůsobícího účinku provozu dalších objektů justičního areálu (Městský soud a Okresní soud Brno-venkov, Městské státní zastupitelství).

Dotčené území je již v současnosti poměrně významně zatíženo dopravním hlukem z přilehlých komunikací. Hluková situace se v dotčeném území realizací záměru úřadu práce (a úplného justičního areálu) významně nezmění. Nedojde ke vzniku nových nadlimitních stavů, naopak, v některých místech dojde podle modelových výpočtů ke snížení stávající hlukové zátěže.

Hluk technologie je spolehlivě řešitelný. Při další přípravě záměru je nutno dbát běžných pravidel protihlukové ochrany, je doporučeno vybavit hlavní zdroje hluku (zejména výměňkové jednotky klimatizace) tlumiči resp. opláštěním.

Hluk v průběhu výstavby je obdobně tak řešitelný. Ve špičkových obdobích (zejména při zemních pracích na počátku výstavby) však nelze vyloučit rušivé vlivy. Z tohoto důvodu je nezbytné omezit stavební práce pouze na denní období s vyloučením brzkých ranních a pozdních večerních hodin (tedy na období mezi 7.00 až 19.00). Za tohoto předpokladu lze očekávat že hygienický limit nebude dlouhodobě překračován.

Akustická problematika je v daném případě spolehlivě řešitelná, možnost vzniku technicky neřešitelných přeslimitních hlukových vlivů je prakticky vyloučena.

Negativní vlivy ostatních fyzikálních resp. biologických faktorů (vibrace, záření elektromagnetické nebo radioaktivní apod.) jsou vyloučeny.

D.I.4. Vlivy na povrchovou a podzemní vodu

Vlivy na odvodnění území

Řešená plocha má celkovou výměru cca 6455 m². Na území se nachází stávající objekty určené k demolici, zpevněné plochy i plochy zeleně. Celkově je území poměrně zanedbané. Na části území dochází k přirozenému vsakování srážkových vod do volného terénu. Celkové dnešní množství odváděných vod z území lze odhadnout následovně:

Srážkové vody:	průměrné roční srážky:	cca 460 mm/rok
	střechy (455 m ² , $\psi=0,90$):	cca 188 m ³ /rok
	zpevněné plochy (3776 m ² , $\psi=0,50$):	cca 868 m ³ /rok
	nezpevněné plochy (2000 m ² , $\psi=0,20$):	cca 184 m ³ /rok
	celkem:	cca 1240 m ³ /rok

Realizací záměru dojde ke zvýšení zpevněných a zastřešených ploch v území a tedy i ke zvýšení povrchového odtoku na úkor vsaku. Srážkové vody budou odvedeny do kanalizace, která vody odvádí do ČOV Modřice a dále do Svratky, případně v době přívalových dešťů pomocí oddělovačů přímo do Svratky.

Po realizaci záměru bude v důsledku zvýšení zpevněných ploch z území odváděno cca 2313 m³/rok, což je o cca 1073 m³/rok více, než je stávající stav. Odvedením těchto dešťových vod kanalizací se tak částečně změní charakter odvodnění posuzovaného území. Omezení infiltrace dešťové vody do půdy je však z hlediska povodí zanedbatelné a tedy i vliv na charakter odvodnění můžeme hodnotit jako nevýznamný.

Vliv na jakost povrchových vod

Splaškové vody z objektu úřadu práce budou odvedeny kanalizací na ČOV Modřice v množství cca 8738,8 m³ za rok. Hodnoty znečištění u vypouštěných odpadních vod budou odpovídat povoleným limitům kanalizačního řádu. V úřadu práce nebudou produkovány průmyslové odpadní vody ani nebudou používány nebo skladovány látky ohrožující jakost vod. Při plnění kanalizačního řádu a vzhledem k objemům odváděných vod je zřejmé, že funkčnost ČOV Modřice nebude záměrem nijak ovlivněna a nebude ani ovlivněn konečný recipient řeka Svratka.

Významnější škodlivinou, která by mohla ovlivnit jakost vody v recipientu, jsou soli používané k zimní údržbě vozovek. Větší část parkovacích míst bude v podzemí objektů, plocha parkovišť a komunikací na povrchu je relativně malá a tedy dopady jejich zimní údržby nebudou významné.

Na základě námi známých skutečností proto nepředpokládáme významné negativní ovlivnění vodního toku v dotčeném území a tím ani negativní ovlivnění životního prostředí.

Vlivy na podzemní vodu

K ovlivnění hydrogeologických charakteristik může při stavbách podobného rozsahu dojít zejména v souvislosti se zásahem do podložních hornin, které v dané oblasti mají funkci kolektoru podzemní vody.

Budova bude založena cca 7 m pod úroveň terénu. Hladina podzemní vody se nachází v hloubce okolo 6,5 m pod terénem, přičemž dochází k sezónnímu kolísání (vzestup cca 1 až 2 m). Je tedy pravděpodobné, že základy budou prováděny pod hladinou podzemní vody, vázanou na silně propustné štěrky. Hladina podzemní vody bude proto při výstavbě dočasně snížena, částečně budou odstraněny štěrkovité sedimenty údolní nivy.

Vliv na kvalitu podzemní vody v posuzované oblasti lze označit jako dočasný a akceptovatelný, vodní zdroje nebudou ohroženy.

D.1.5. Vlivy na půdu

Záměr neklade nároky na zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) ani pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Z hlediska ochrany půd proto nevyplývají vzhledem k záměru žádná omezení. Půdy v dotčeném území jsou tvořeny směsí antropogenních navážek a původních primárních půd.

Pro posouzení znečištění těžených zemin a pro rozhodnutí o jejich dalším využití bude nezbytné vycházet z obsahu rizikových látek v těchto materiálech. Bude nutně provést rozbor půdních vzorků skrývky před využitím k ozelenění zájmového území. Při inženýrskogeologických průzkumných pracích doporučujeme provést odběry vzorků půdy za účelem provedení orientačního průzkumu znečištění.

D.1.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Pro hodnocení vzájemného vlivu stavby a horninového prostředí je rozhodující geomechanický stav horninového podloží. Základová spára bude dle projektových podkladů realizována v úrovni 196 až 197 m n.m. Předběžným průzkumem byl prokázán výskyt antropogenních navážek o mocnosti až 7 m pod úroveň terénu (severní okraj staveniště), následuje poloha písčitých a prachovitých hlín uložených na hrubozrnných až středně zrných štěrcích.

Hloubeny budou prostory pro podzemní garáže. Předpokládaná hloubka založení je 7 m pod projektovanou úroveň terénu. Podlaha druhého podzemního podlaží bude zasahovat k úrovni zvodněných štěrků, ověřené v hloubce cca 3 m nad povrchem neogenních jíílů a písků. Zakládáním budou tedy zasaženy vrstvy navážek (komunikace, doprovodné objekty) a štěrkopískové vrstvy.

Stavba samotná tvoří z geologického hlediska cizorodý prvek v geologické stavbě území, bez dalších vlivů na její kvalitu.

D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

V dotčeném území se vyskytují pouze ostrůvky ruderálních porostů na zpevněném povrchu s nálety dřevin s dominujícím pajasanem žláznatým. Realizací záměru dojde ke smýcení těchto dřevin v prostoru vlastní stavební plochy. Toto kácení lze, vzhledem k charakteru území, považovat za prakticky nevýznamný vliv na biotickou složku životního prostředí.

Plocha kvalitní městské zeleně (břehových porostů) podél řeky Svratky nebude záměrem dotčena.

Záměr je umístěn do antropogenně silně ovlivněného území, v němž nepředpokládáme výskyt chráněných rostlinných ani živočišných druhů ani významných biotopů. Pro jejich trvalé osídlení a rozmnožování se zde nevyskytují vhodné ani přirozené podmínky. Přímé poškození či vyhubení významných druhů rostlin a živočichů nebo jejich biotopů je proto prakticky vyloučeno.

Realizací záměru nedojde k zásahu do prvků územního systému ekologické stability.

D.I.8. Vlivy na krajinu

Krajina v dotčeném území a jeho okolí je již ovlivněna dřívější antropogenní činností, realizace záměru charakter krajiny významně nezmění. V daném prostoru se uplatňují spíše urbanistické a architektonické koncepty.

Území podél Heršpické ulice je územním plánem města Brna určeno pro městské funkce, občanskou vybavenost, administrativu a služby, pás území podél řeky Svratky je vymezen pro městskou zeleň a biokoridor. Uvedenému určení odpovídá záměr výstavby úřadu práce. Budova úřadu práce má sedm nadzemních podlaží a odpovídá charakteru okolní výstavby (justiční areál).

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Drobné stavby dočasného charakteru, nacházející se v prostoru výstavby, nemají větší hodnotu. V případě vypořádání vlastnických resp. nájemních vztahů nemá jejich likvidace významnější vliv. Architektonické památky nebudou z důvodu jejich absence v lokalitě ovlivněny.

Možnost archeologického nálezu v průběhu zemních prací při výstavbě záměru není vyloučena. Je proto nutné zajistit archeologický dozor resp. záchranný archeologický výzkum.

Lokalita je situována v oblasti ochranného pásma Městské památkové rezervace Brno, ustanoveného rozhodnutím Odboru kultury NvMB ze dne 6.4.1990 pod č.j. kult.402/90/sev. Je proto nutno dodržovat podmínky ochrany, stanovené tímto uvedeným nařízením a rozhodnutím. Za předpokladu respektování ochranných podmínek a omezení ustanovených uvedeným rozhodnutím se nepředpokládá negativní ovlivnění ochranného pásma a městské památkové rezervace.

D.I.10. Vlivy na dopravní a jinou infrastrukturu

Navrhovaný úřad práce (a úplný justiční areál, jehož je úřad práce součástí) bude napojen na ulici Polní a jejím prostřednictvím na ulice Renneskou resp. Heršpickou. V souvislosti s provozem úřadu práce je očekávána intenzita silniční dopravy v úrovni do cca 260 vozidel denně. Doprava bude rozdělena do všech směrů, převažujícím však bude zřejmě směr k velkému městskému okruhu (ulice Poříčí) resp. hlavní městské radiále (ulice Heršpická). Doprava je tedy směřována převážně na hlavní městské komunikace, lokální navýšení intenzity dopravy lze považovat (ve srovnání s pozadřovou dopravní situací) za celkově málo významné.

S ohledem na skutečnost, že všechny instituce, které budou sídlit v justičním areálu (Úřad práce, Městský soud, Okresní soud, Státní zastupitelství) mají i dnes v Brně své objekty (které budou po realizaci záměru opuštěny), nepůjde z celoměstského hlediska o absolutní nárůst dopravy, ale o její přerozdělení.

Realizací záměru dojde k funkčnímu naplnění prostoru. Tím bude zároveň vyloučena realizace jiných (avšak obdobných) aktivit v daném prostoru. To se týká i související dopravy.

Záměr je dobře obsloužen městskou hromadnou dopravou, což ve svém důsledku vede k omezení individuální automobilové dopravy.

Záměr neomezuje stávající pěší a cyklistické trasy v území a podél řeky Svratky.

Vlivy na jinou infrastrukturu nejsou očekávány. Nedochozí k rozvoji ani k omezení stávající infrastruktury, infrastrukturní sítě budou pouze přizpůsobeny resp. využity pro záměr.

D.I.11. Jiné ekologické vlivy

Nejsou očekávány žádné další významné vlivy, výše nepopsané.

D.II.

ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI

Rozsah přímých negativních vlivů je prakticky omezen rozsahem stavby. Širší rozsah vlivů se může projevit pouze v navazujícím dopravním provozu, který je ovšem poměrně nízký. Pro komunikační napojení jsou k dispozici odpovídající komunikace i městská hromadná doprava, celkové ovlivnění širšího území je tedy zanedbatelné.

D.III.

ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE

Nepříznivé vlivy přesahující státní hranice jsou vyloučeny.

D.IV.

OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ

Prevence nebo vyloučení nepříznivých vlivů vyplývá zejména z dodržování platných zákonů, norem a předpisů. Nad tento rámec jsou doporučena následující opatření:

- Srážkové vody z parkovišť předčišťovat odlučovačem ropných látek s výstupní hodnotou na odtoku menší než 1 mg NEL/l.
- Provést základní vyhodnocení potenciální kontaminace v prostoru výstavby jednotlivých objektů (např. v rámci inženýrskogeologického průzkumu).
- Pro ozelenění navrhnout druhy odpovídající místním klimatickým poměrům, přizpůsobit půdní poměry jejich požadavkům. Využít zejména druhy a kultivary dřevin, které jsou vhodné pro výsadbu v městském prostředí. Zajistit řádnou péči o veškerou zeleň v areálu včetně provedení případných dosadeb za uhynulé jedince.
- Osvětlení areálu řešit tak, aby neobtěžovalo světelným smogem okolní zástavbu.

D.V.

CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ

V průběhu zpracování oznámení se nevyskytly takové nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti, které by znemožňovaly jednoznačnou specifikaci možných vlivů záměru na životní prostředí a veřejného zdraví. Dostupné informace jsou pro účely posouzení vlivů na životní prostředí dostatečné.

Charakter záměru (běžná administrativa) nedává předpoklady vzniku významných negativních vlivů na životní prostředí nebo veřejné zdraví. Stejně tak území, do kterého je záměr umisťován (extenzivně využívaná plocha, nacházející se v městském prostředí) není mimořádně citlivé na antropogenní zásahy. Z těchto důvodů je v závěrech hodnocení vlivů na životní prostředí dostatečný prostor na absorbování případných neurčitostí.

ČÁST E

(POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU)

Záměr je řešen v jedné variantě, dané dostupným pozemkem. Lokalizace proto nebyla řešena ve více variantách.

ČÁST F

(DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE)

F.I.

MAPOVÁ A JINÁ DOKUMENTACE

Situační, dispoziční a pohledové řešení záměru je dokladováno v příloze 1 tohoto oznámení. Tamtéž je doložena i fotodokumentace stávajícího stavu dotčeného území.

F.II.

DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE OZNAMOVATELE

Záměr je umístován do prostoru, pro který bylo v dřívějším období provedeno zjišťovací řízení záměru "Justiční areál v Brně". Šlo o záměr výstavby objektů Městského soudu v Brně a Okresního soudu Brno-venkov, Městského státního zastupitelství a souvisejících ploch (venkovní úpravy, dopravní napojení, drobná architektura, městská zeleň, ...).

K uvedenému záměru byl vydán Krajským úřadem Jihomoravského kraje závěr zjišťovacího řízení (č.j.: JMK 33174/2005 OŽP/Mar/2 ze dne 21.9.2005), ze kterého vyplývá, že záměr nebude posuzován dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Předkládaný záměr "Úřad práce Brno-město" byl v uvedeném záměru justičního areálu předpokládán jako jeho přímá součást a byl také (zejména z hlediska záboru ploch a souvisejícího provozu) uvažován z hlediska spolupůsobících vlivů na životní prostředí. Záměr úřadu práce je proto umístován do bezkonfliktního území, ve kterém byly již v dřívějším období do značné míry vyhodnoceny a vypořádány náležitosti podstatné z hlediska ochrany životního prostředí. Realizací úřadu práce bude doplněna plocha justičního areálu a dokončena urbanizace jeho prostoru.

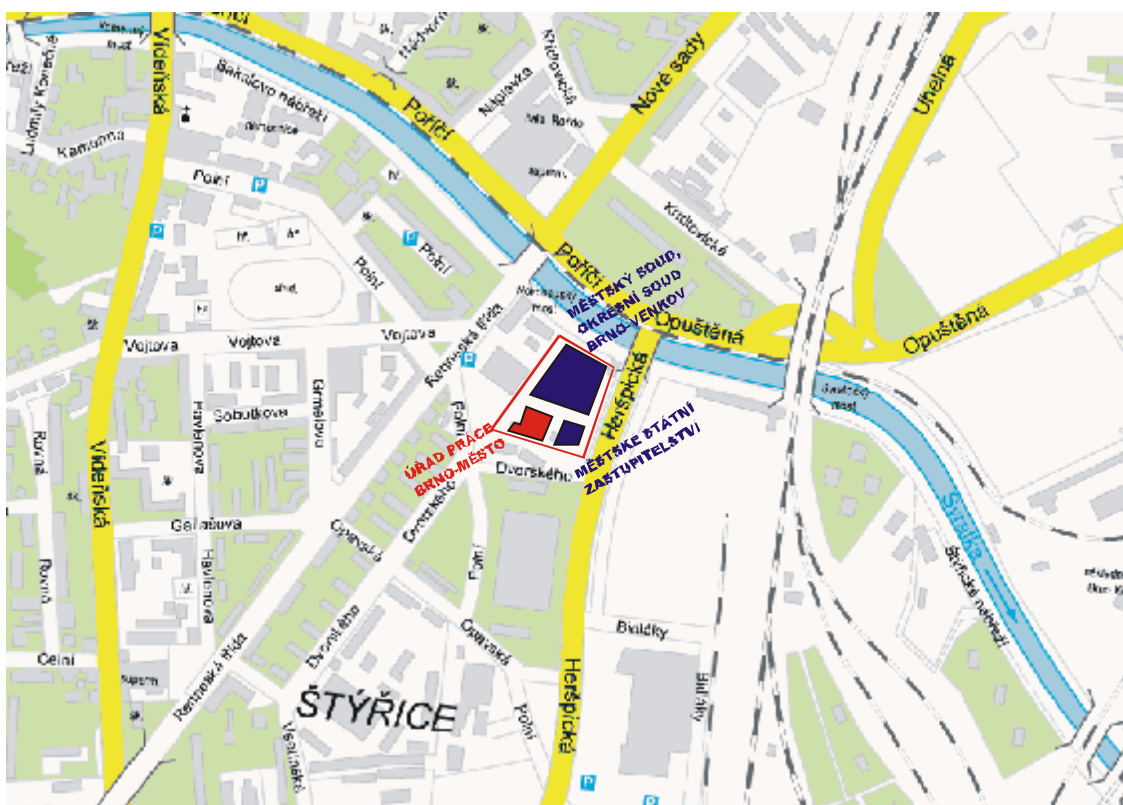
ČÁST G

(VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU)

Shrnutí netechnického charakteru obsahuje ve stručné a srozumitelné formě údaje o záměru a dále závěry jednotlivých dílčích okruhů hodnocení možných vlivů záměru na životní prostředí. Záměrcům o podrobnější údaje proto doporučujeme prostudování příslušných kapitol oznámení.

Ve městě Brně (městská část Brno - střed, katastrální území Štýřice) je připravována výstavba nové administrativní budovy Úřadu práce Brno-město. Tento úřad pracuje v současné době v nevyhovujících prostorech, nesplňujících současné nároky na jeho práci.

Umístění úřadu je zřejmé z následujícího obrázku (měřítko 1:10 000):



Budova Úřadu práce je umístována do prostoru tzv. justičního areálu, ve kterém budou dále umístěny Městský soud v Brně, Okresní soud Brno - venkov a Městské státní zastupitelství. Provoz všech objektů v justičním areálu bude mít administrativně - správní charakter. Tři budovy justičního areálu budou mezi sebou vytvářet tzv. "Justiční náměstí", které bude mít podobu ozeleněného komorního městského prostoru, dotvořeného drobnou architekturou.

Základní kapacitní údaje úřadu práce jsou následující:

rozsah trvalého záboru:	cca 6455 m ²
počet nadzemních podlaží:	6
počet podzemních podlaží:	2
počet parkovacích stání pro návštěvníky:	cca 36 (na terénu)
počet parkovacích stání pro zaměstnance:	cca 72 (v 1. podzemním podlaží)

Umístění na dnes volném a zanedbaném pozemku respektuje charakter území a zároveň umožňuje nezbytnou dopravní obsluhu. Silniční dopravní napojení areálu je z prodloužené ulice Polní, procházející mezi ulicemi Renneskou a Heršpickou. Napojení areálu na městskou hromadnou dopravu je z tramvajové zastávky na Renneské a z autobusových zastávek na Heršpické.

Celková intenzita obslužné dopravy představuje do cca 260 osobních vozidel za den. Doprava bude směřována na hlavní komunikační systém města Brna (ulice Poříčí a Heršpickou) a nečiní problém. Budou přitom uvolněny stávající prostory úřadu práce, nedojde tedy k navýšení celkových intenzit dopravy na komunikační síti města Brna, dojde pouze k jejich přesunu.

Nároky úřadu práce na infrastrukturní zdroje (voda, plyn, elektrická energie apod.) nejsou ničím výjimečné a nečiní problém.

Výstupy do životního prostředí jsou omezeny na emise do ovzduší (dané provozem kotelny a souvisejícím dopravním provozem), vypouštění splaškových a srážkových odpadních vod a emise hluku (dané provozem technologie a souvisejícím dopravním provozem). Zpracované studie (rozptylová a hluková studie) prokázaly, že nedochází k přeslimitnímu ovlivnění životního prostředí v okolním území.

Další ekologické vlivy jsou celkově málo významné. Produkce odpadů se nevymyká běžné produkci, související s administrativní činností. Úřad práce je umístěn do prostoru, který nepodléhá z hlediska ochrany přírody a krajiny zvláštnímu režimu. Nenachází se zde žádné chráněné území, nejsou zde vyhlášeny žádné přírodní rezervace nebo přírodní památky, nenachází se zde prvky územního systému ekologické stability ani lokality Natura 2000. Na ploše výstavby se nenachází žádné hodnotné trvalé porosty, nevyskytují se zde ani žádné chráněné nebo ohrožené druhy rostlin a živočichů. Stávající zelený pruh podél nábřeží řeky Svatky (součást regionálního biokoridoru) bude zachován včetně tamější pěší resp. cyklistické stezky.

Ve všech sledovaných oblastech (obyvatelstvo, ovzduší, povrchová a podzemní voda, půda, fauna, flóra, ekosystémy, krajina případně jiné) jsou možné vlivy záměru Úřadu práce Brno-město (a úplného justičního areálu, jehož je úřad práce součástí), přijatelně nízké.

Omezení případných negativních vlivů je dáno, kromě všeobecně platných předpisů, těmito základními opatřeními:

- Srážkové vody z parkovišť předčistovat odlučovačem ropných látek s výstupní hodnotou na odtoku menší než 1 mg NEL/l.
- Provést základní vyhodnocení potenciální kontaminace v prostoru výstavby jednotlivých objektů (např. v rámci inženýrskogeologického průzkumu).
- Pro ozelenění navrhnout druhy odpovídající místním klimatickým poměrům, přizpůsobit půdní poměry jejich požadavkům. Využít zejména druhy a kultivary dřevin, které jsou vhodné pro výsadbu v městském prostředí. Zajistit řádnou péči o veškerou zeď v areálu včetně provedení případných dosadeb za uhynulé jedince.
- Osvětlení areálu řešit tak, aby neobtěžovalo světelným smogem okolní zástavbu.

Za těchto předpokladů nepředstavuje stavba Úřadu práce Brno-město zdroj významného negativního ovlivnění okolního území.

ČÁST H

(PŘÍLOHY)

Přílohy jsou zařazeny za hlavním textem tohoto oznámení.

Seznam příloh:

Příloha 1 Grafické přílohy:

- situační a dispoziční řešení - skicy
- fotodokumentace stávajícího stavu

Příloha 2 Hluková studie

Příloha 3 Rozptylová studie

Příloha 4 Doklady:

- vyjádření příslušného stavebního úřadu
- autorizační osvědčení zpracovatele oznámení

KONEC HLAVNÍHO TEXTU OZNÁMENÍ

Datum zpracování oznámení, podpis zpracovatele oznámení a seznam osob, které se podílely na zpracování oznámení se nachází v jeho úvodní části.

PŘÍLOHA 1

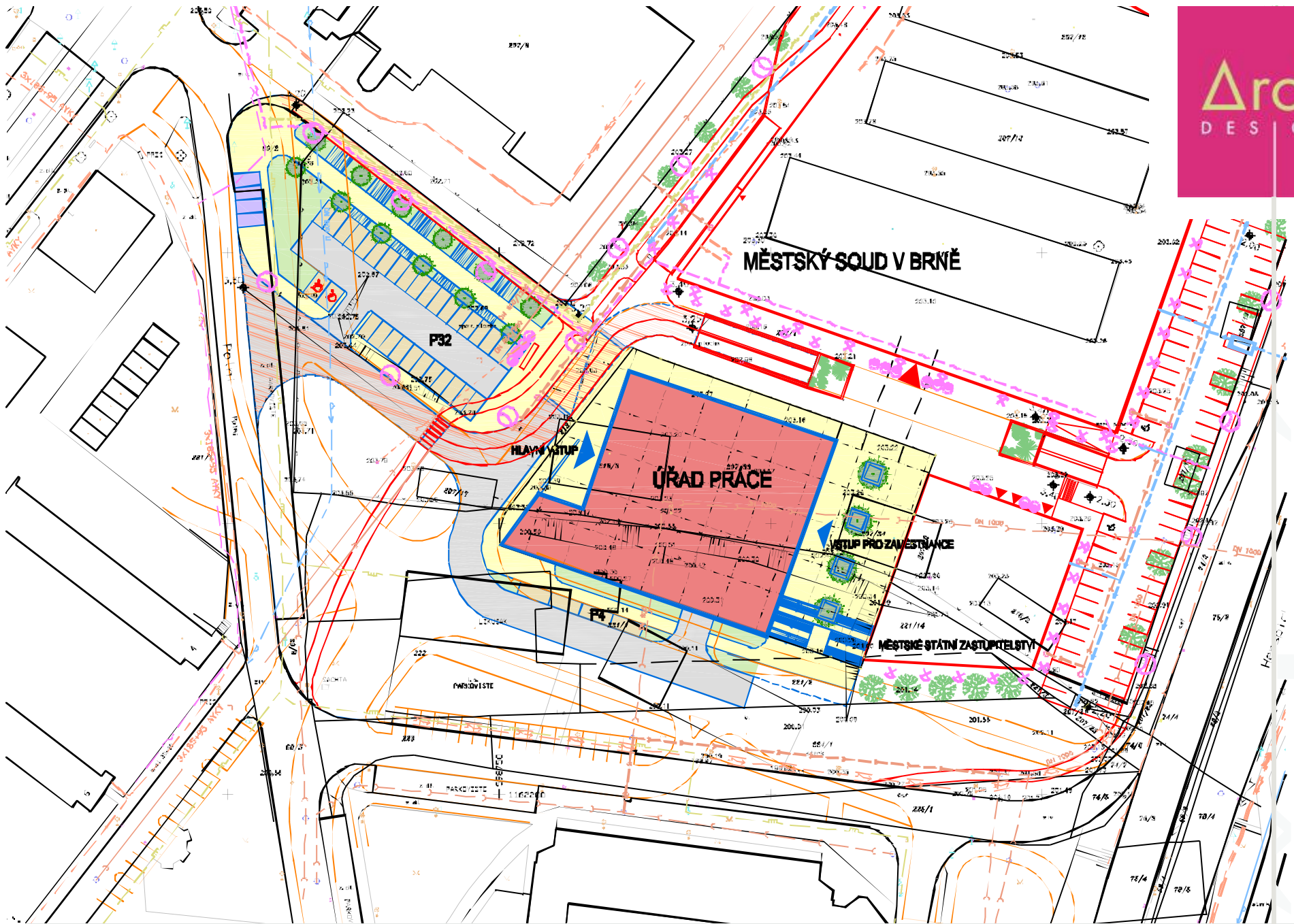
(GRAFICKÉ PŘÍLOHY)



úřad práce

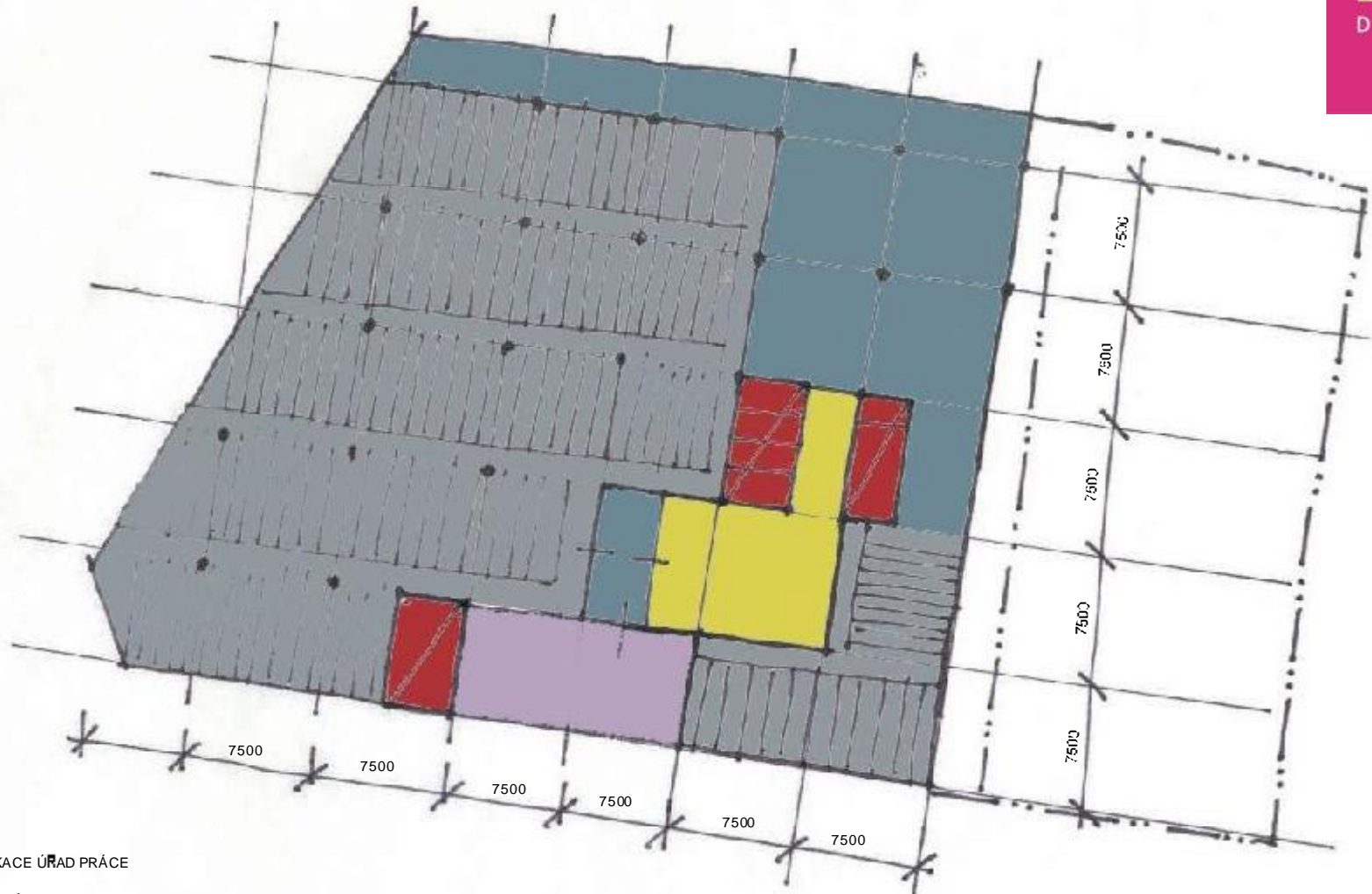
SKICY

úřad práce



úřad práce situace

ÚŘAD PRÁCE



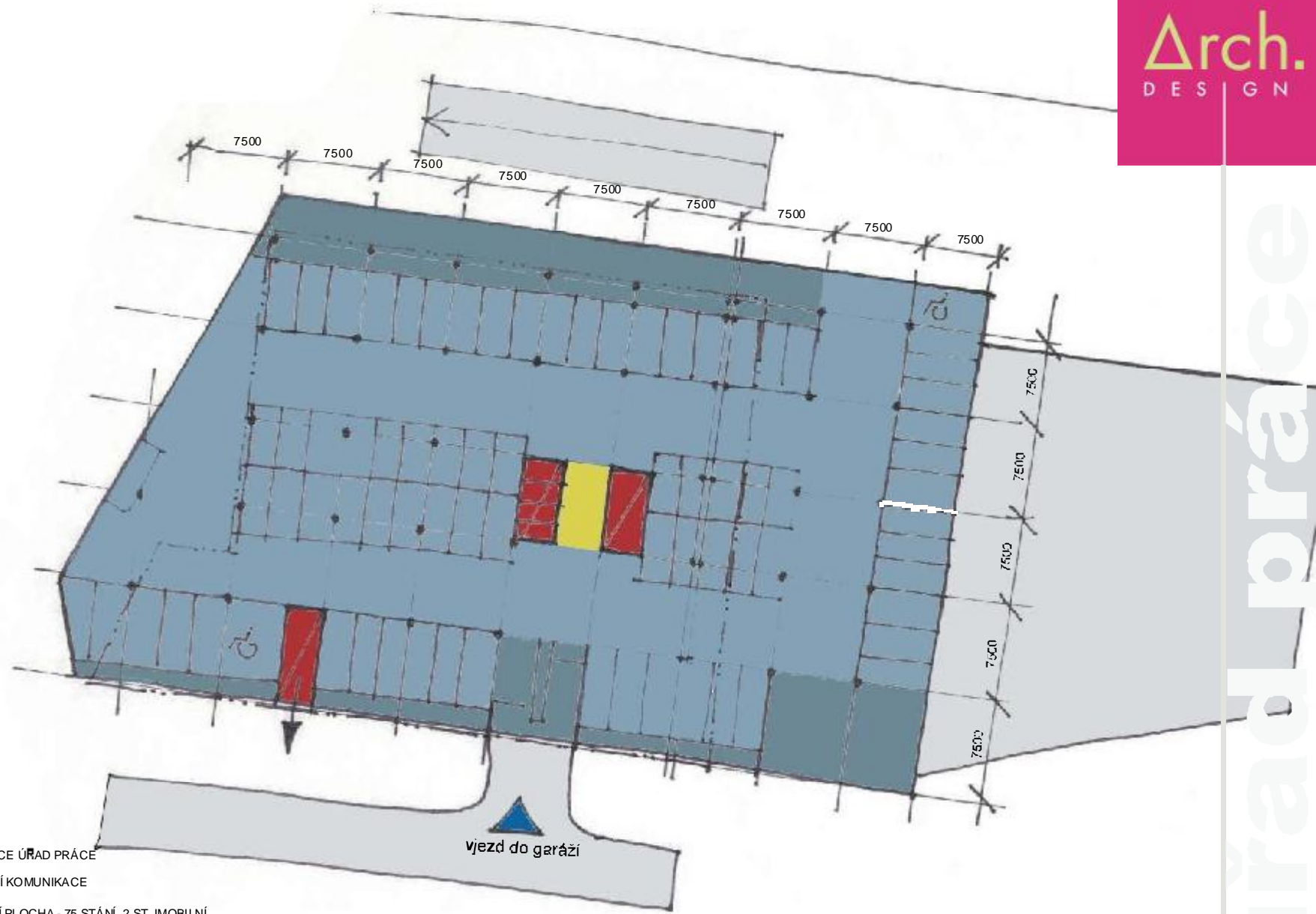
-  KOMUNIKACE ÚŘAD PRÁCE
-  VERTIKÁLNÍ KOMUNIKACE
-  ÚDRŽBA, DÍLNA
-  TECHNICKÉ ZÁZEMÍ
-  ARCHIV





úřad práce

půdorys 2.pp

úřad práce





-  KOMUNIKACE ÚŘAD PRÁCE
-  VERTIKÁLNÍ KOMUNIKACE
-  PARKOVACÍ PLOCHA - 75 STÁNÍ, 2 ST. IMOBILNÍ
-  TECHNICKÉ ZÁZEMÍ

úřad práce

půdorys 1.pp

úřad práce

01

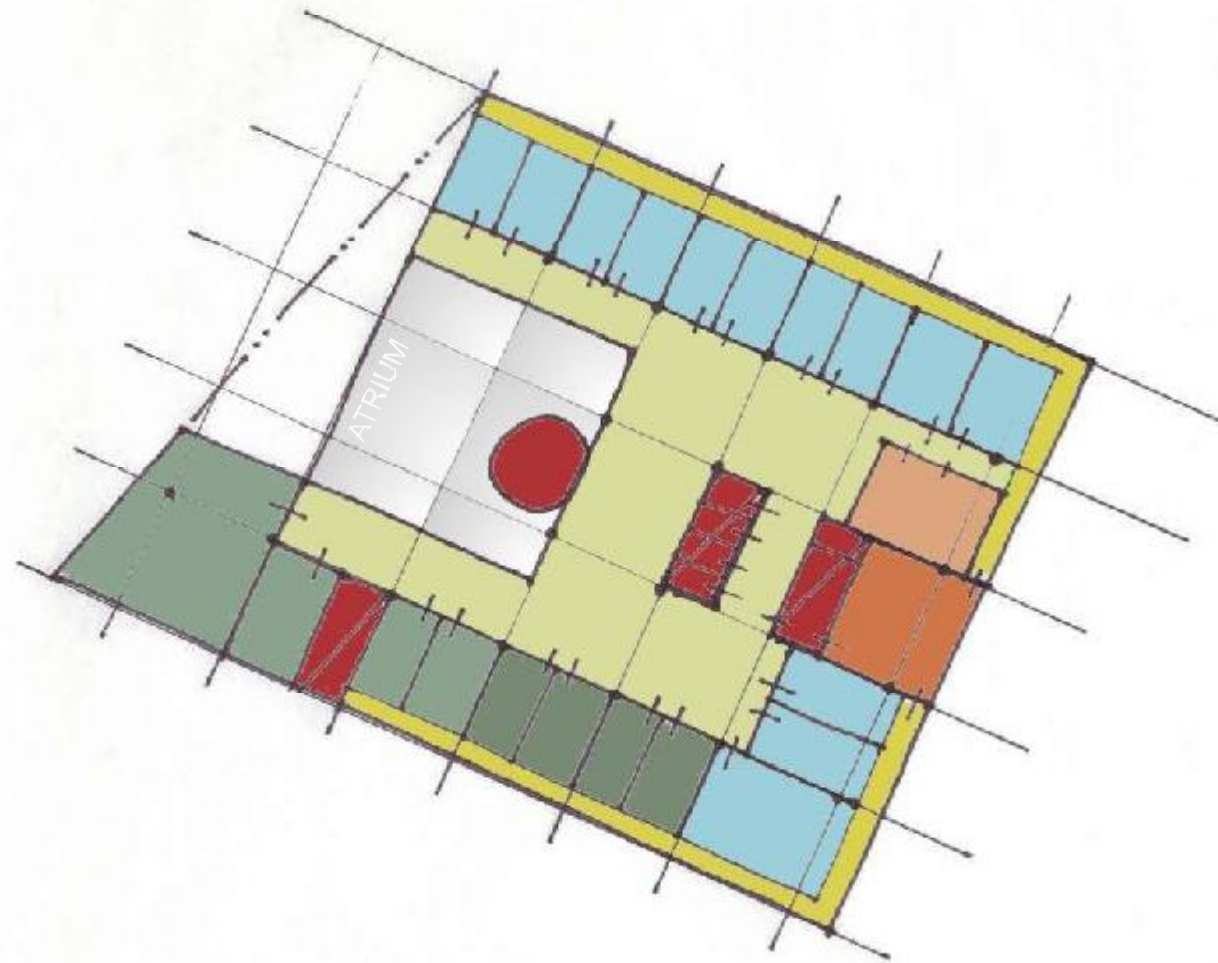


- KOMUNIKACE VE VEŘEJNOST
- KOMUNIKACE ÚŘAD PRÁCE
- VERTIKÁLNÍ KOMUNIKACE
- SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ VE VEŘEJNOST
- SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ ÚŘAD PRÁCE
- VYBAVENOST UP (ZASEDACÍ MÍST., LÉKAR, SKLADY, SNACK)
- INTERNET
- VRÁTNICE, INFORMACE, OSTRAHA, PODATELNA, PERSONÁLNÍ ODD., BOZ, SPISOVNA, ÚDRŽBA
- ODBOR ZPROSTŘEDKOVÁNÍ PRÁCE

úřad práce

půdorys 1.np





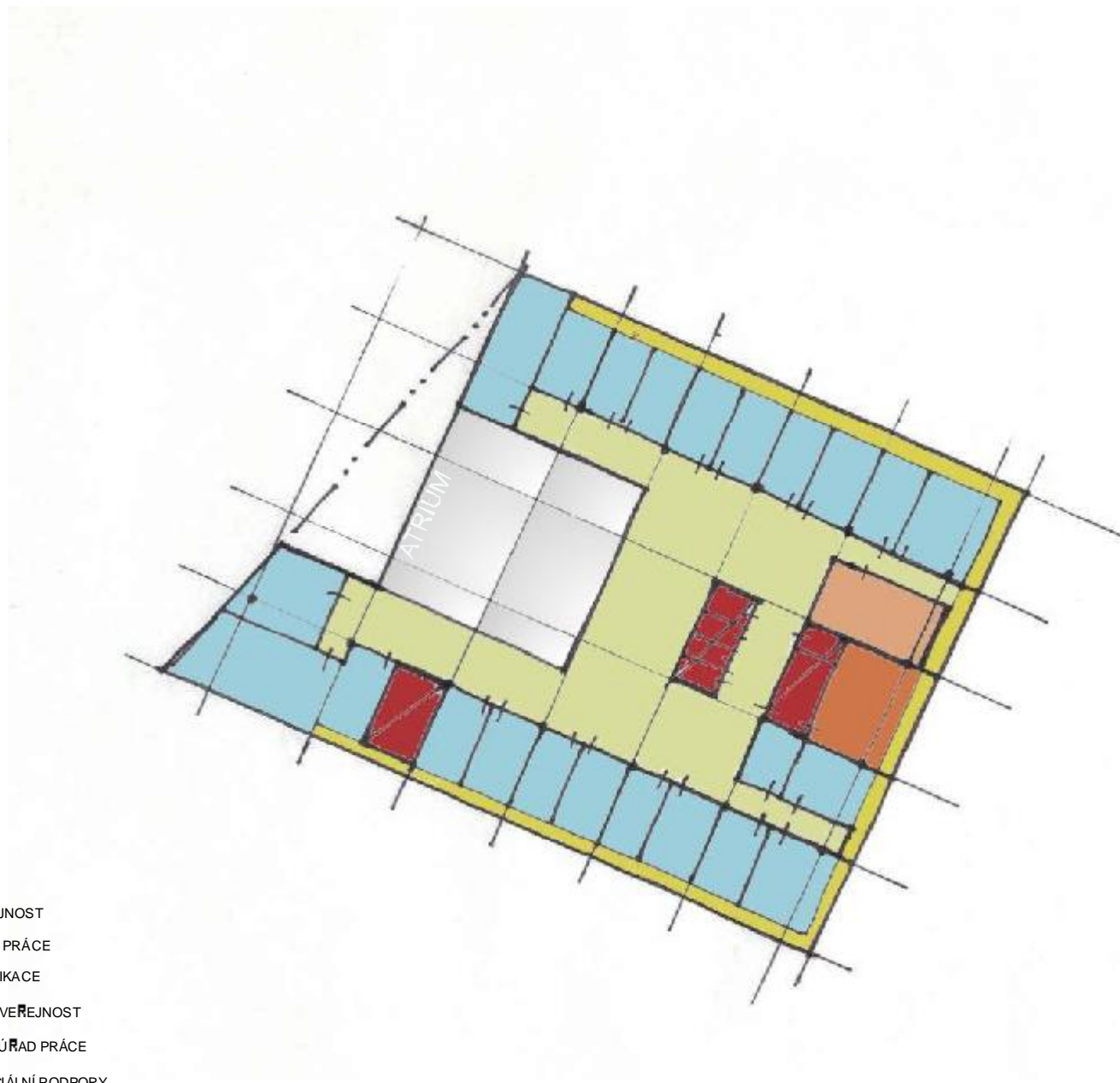
- KOMUNIKACE VE VEŘEJNOST
- KOMUNIKACE ÚŘAD PRÁCE
- VERTIKÁLNÍ KOMUNIKACE
- SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ VE VEŘEJNOST
- SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ ÚŘAD PRÁCE
- ODBOR ZPROSTŘEDKOVÁNÍ PRÁCE
IPS
- ODBOR ZPROSTŘEDKOVÁNÍ PRÁCE
- ODBOR STÁTNÍ SOCIÁLNÍ PODPORY



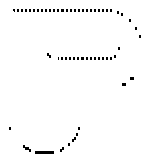
úřad práce

půdorys 2.np

úřad práce



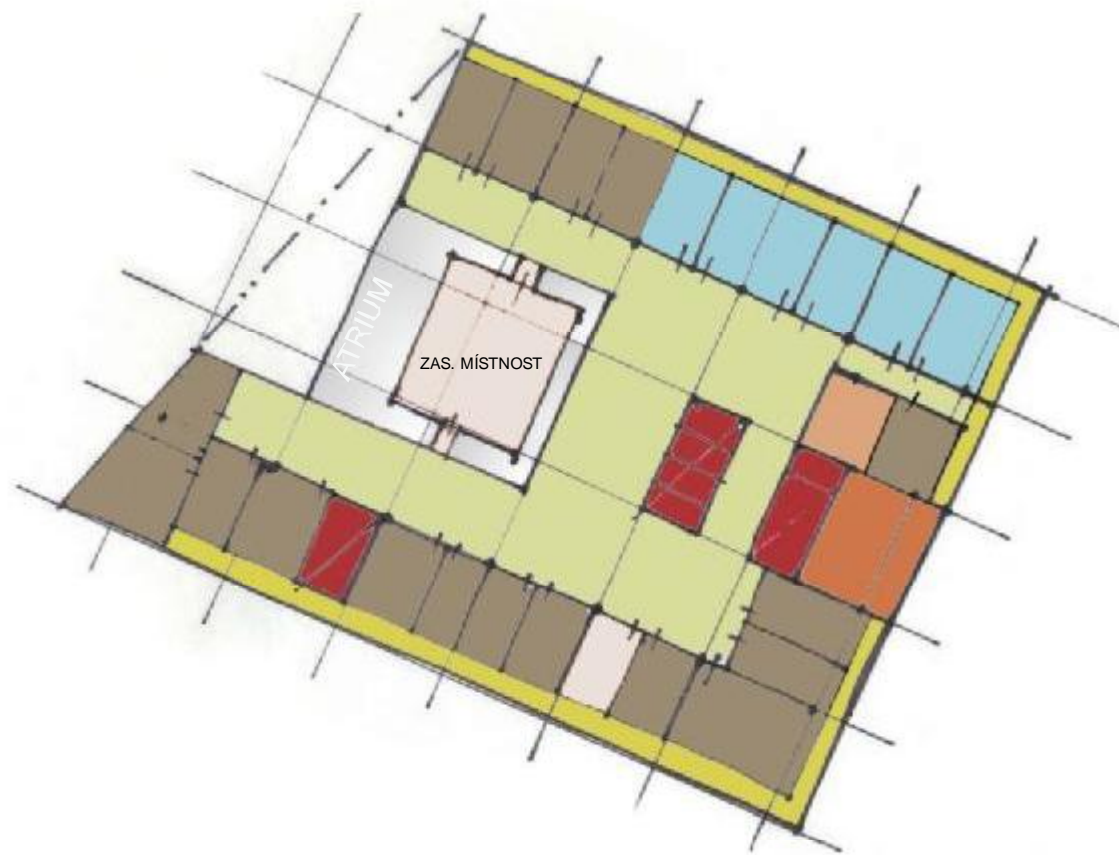
- KOMUNIKACE VE VEJNOST
- KOMUNIKACE ÚRAD PRÁCE
- VERTIKÁLNÍ KOMUNIKACE
- SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ VE VEJNOST
- SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ ÚRAD PRÁCE
- ODBOR STÁTNÍ SOCIÁLNÍ PODPORY



úřad práce

půdorys 3.np

úřad práce



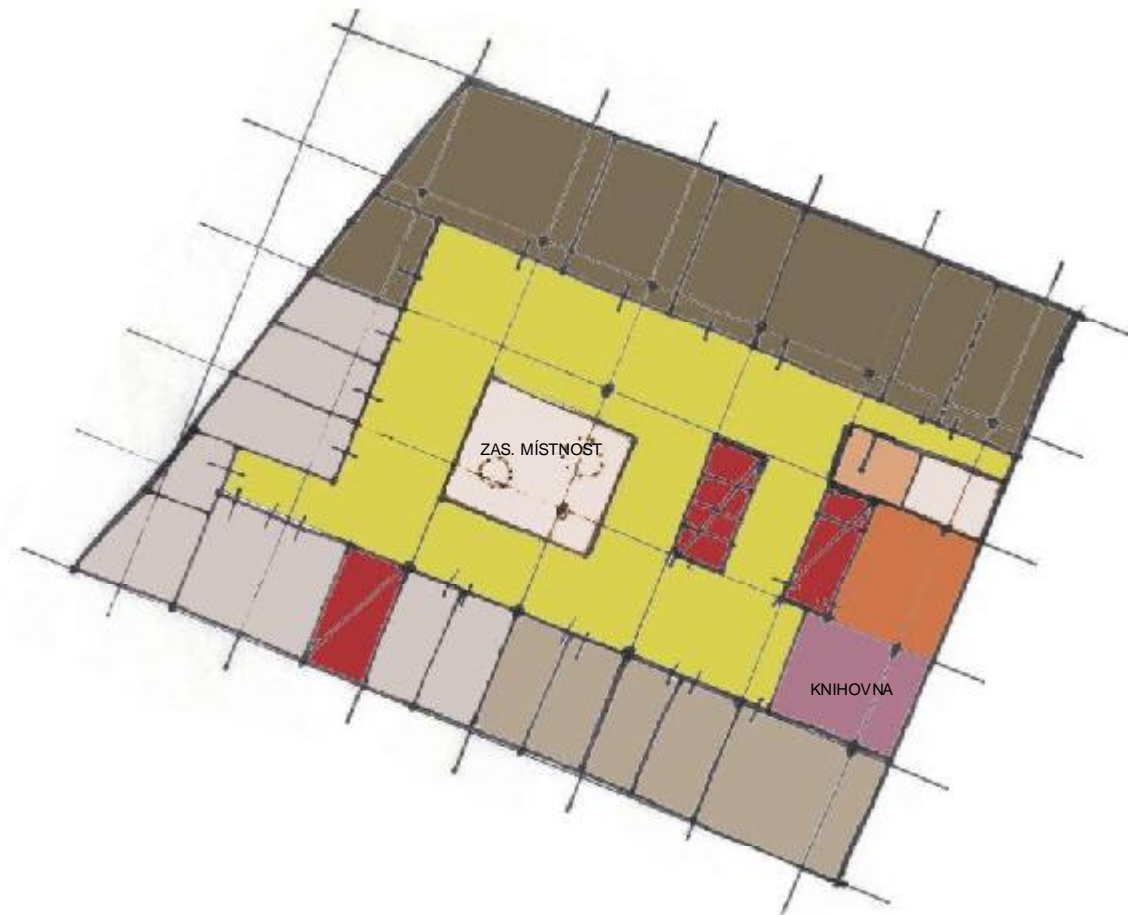
- KOMUNIKACE VE VEŘEJNOST
- KOMUNIKACE ÚŘAD PRÁCE
- VERTIKÁLNÍ KOMUNIKACE
- SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ VE VEŘEJNOST
- SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ ÚŘAD PRÁCE
- VYBAVENOST UP (ZASEDACÍ MÍST., LÉKAR, SKLADY, SNACK)
- ODBOR STÁTNÍ SOCIÁLNÍ PODPORY
- ODBOR TRHU PRÁCE
ANALÝZY A PROGNOZY, POL. ZAM., REKVALIFIKACE, ZAHR.ZAM.



úřad práce

půdorys 4.np

úřad práce



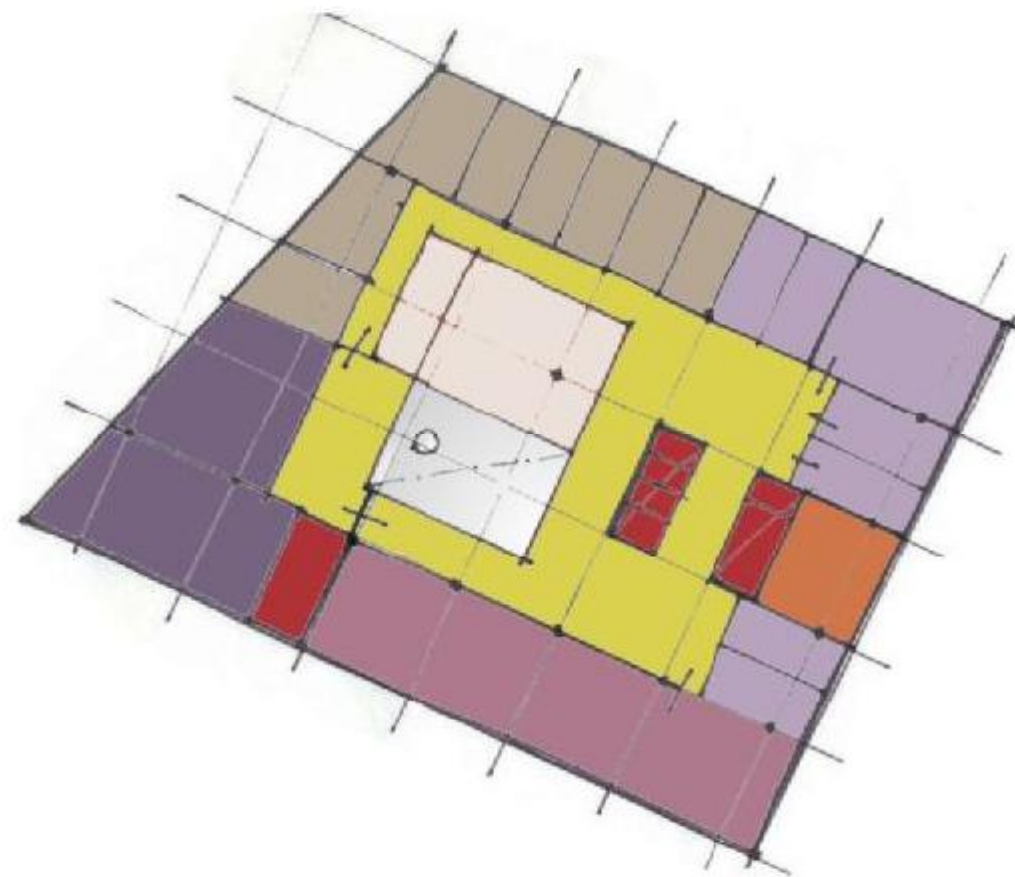
- KOMUNIKACE ÚŘAD PRÁCE
- VERTIKÁLNÍ KOMUNIKACE
- SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ VEŘEJNOST
- SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ ÚŘAD PRÁCE
- ODBOR INFORMATIKY
- EKONOMICKÉ ODDĚLENÍ
- ODBOR KONTROLNÍ



úřad práce

půdorys 5.np

úřad práce

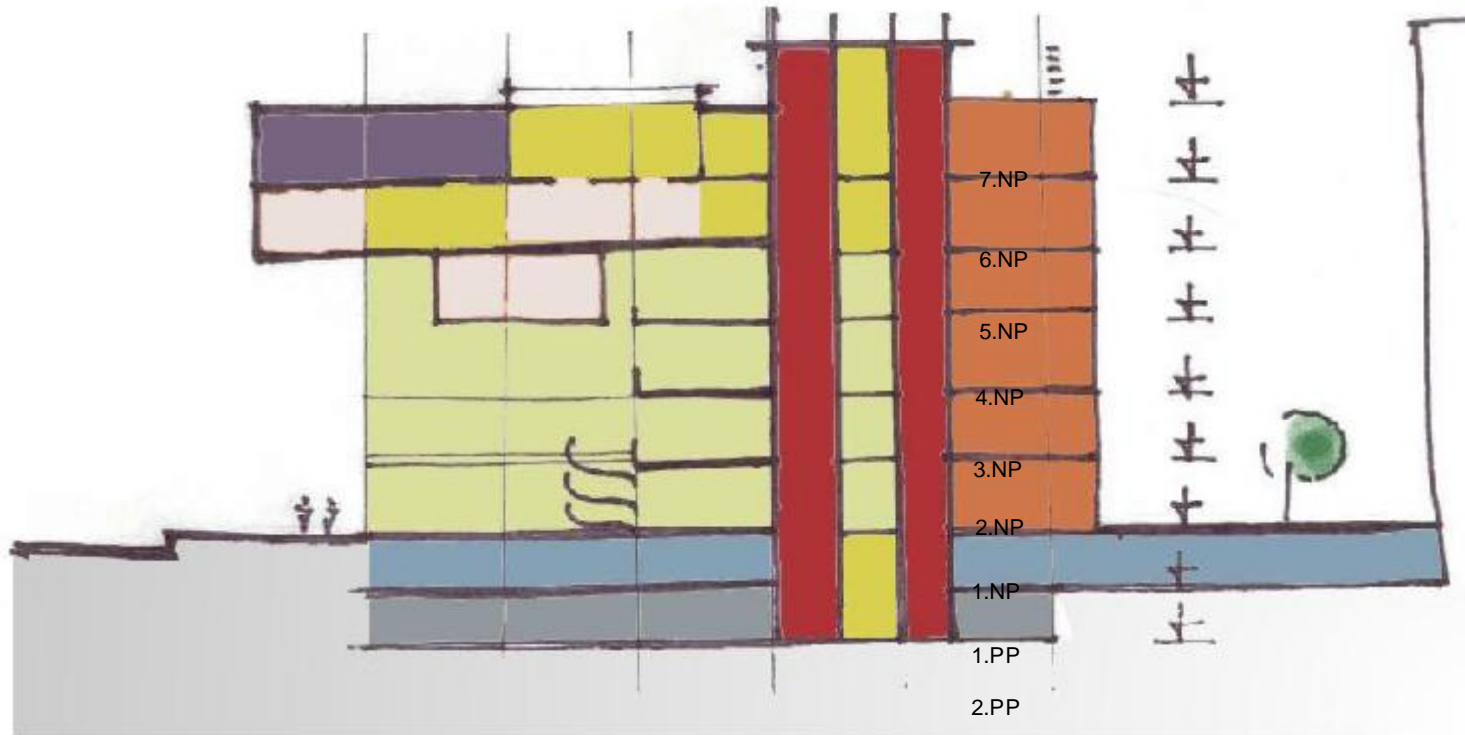




















- KOMUNIKACE ÚŘAD PRÁCE
- VERTIKÁLNÍ KOMUNIKACE
- SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ ÚŘAD PRÁCE
- VYBAVENOST UP (ZASEDACÍ MÍST. , LÉKAŘ, SKLADY, SNACK)
- VRÁTNICE, INFORMACE, OSTRAHA, PODATELNA, PERSONÁLNÍ ODD., BOZ, SPISOVNA, ÚDRŽBA
- ODBOR PRÁVNÍ
- VEDENÍ ÚŘADU, (ŘEDITEL, SEKRETARIÁT, VEDOUCÍ KANC. ÚŘADU)

úřad práce

půdorys 6.np

úřad práce



	KOMUNIKACE VE VEJNOST		VRÁTNICE, INFORMACE, OSTRAHA, PODATELNA, PERSONÁLNÍ ODD., BOZ, SPISOVNA ÚDRŽBA
	KOMUNIKACE ÚRAD PRÁCE		ODBOR ZPROSTŘEDKOVÁNÍ PRÁCE
	VERTIKÁLNÍ KOMUNIKACE		ODBOR STÁTNÍ SOCIÁLNÍ PODPORY
	SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ VE VEJNOST		ODBOR PRÁVNÍ
	SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ ÚRAD PRÁCE		ODBOR KONTROLNÍ
	VYBAVENOST UP (ZASEDACÍ MÍST., LÉKAR, SKLADY, SNACK)		ODBOR INFORMATIKY
	PARKOVACÍ PLOCHA - 75 STÁNÍ, 2 ST. IMOBILNÍ		ODBOR TRHU PRÁCE
	TECHNICKÉ ZÁZEMÍ		EKONOMICKÉ ODDĚLENÍ
	ARCHIV		VEDENÍ ÚRADU, (ŘEDITEL, SEKRETARIÁT, VEDOUCÍ KANC. ÚRADU)

úřad práce

řez A-A

úřad práce

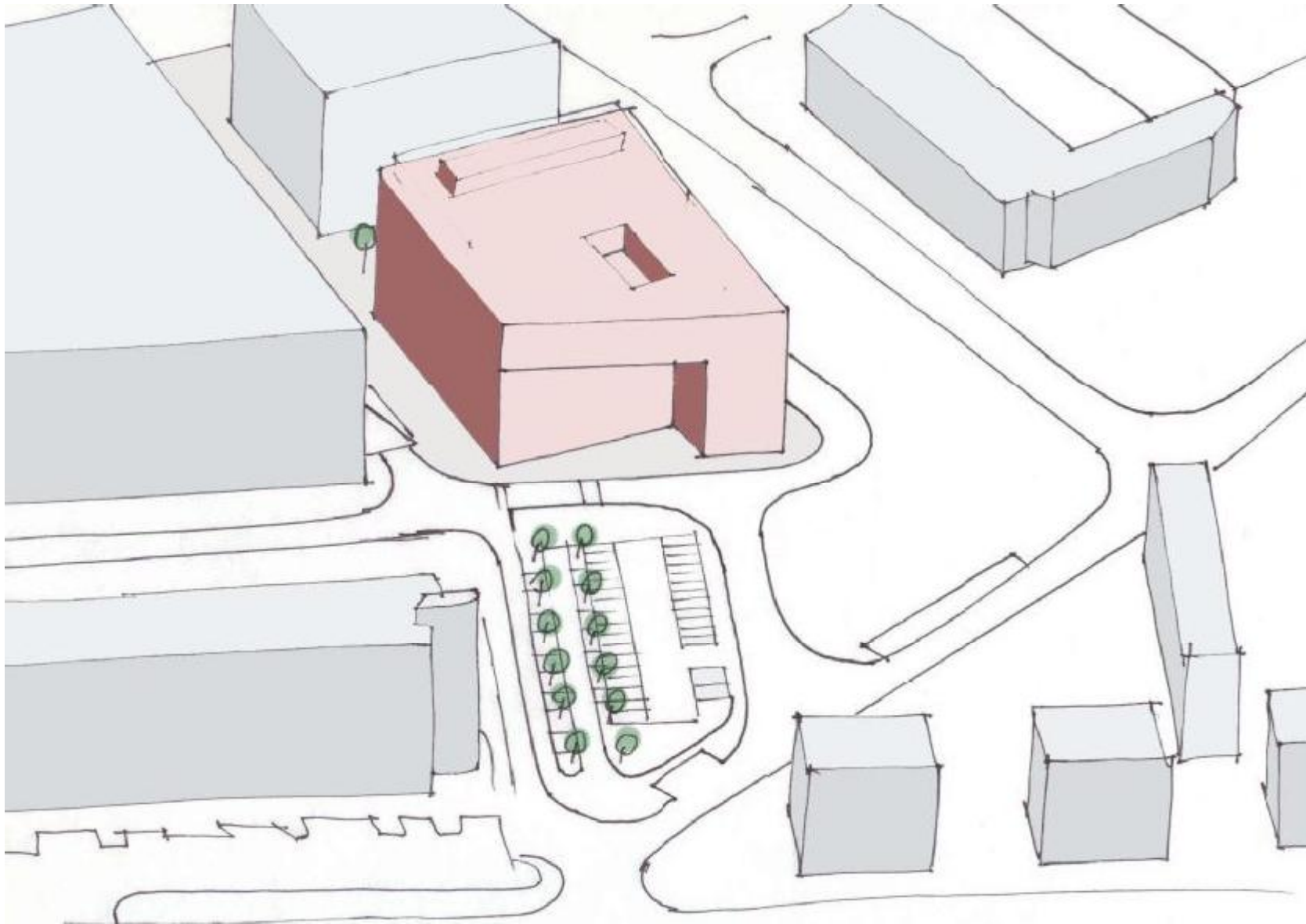


- | | |
|---|--|
| KOMUNIKACE VE VEŘEJNOST | VRÁTNICE, INFORMACE, OSTRAHA, PODATELNA, PERSONÁLNÍ ODD., BOZ, SPISOVNA, ÚDRŽBA |
| KOMUNIKACE ÚŘAD PRÁCE | ODBOR ZPROSTŘEDKOVÁNÍ PRÁCE |
| VERTIKÁLNÍ KOMUNIKACE | ODBOR STÁTNÍ SOCIÁLNÍ PODPORY |
| SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ VEŘEJNOST | ODBOR PRÁVNÍ |
| SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ ÚŘAD PRÁCE | ODBOR KONTROLNÍ |
| VYBAVENOST UP (ZASEDACÍ MÍST., LÉKAR, SKLADY, SNACK) | ODBOR INFORMATIKY |
| PARKOVACÍ PLOCHA - 75 STÁNÍ, 2 ST. IMOBILNÍ | ODBOR TRHU PRÁCE |
| TECHNICKÉ ZÁZEMÍ | EKONOMICKÉ ODDĚLENÍ |
| ARCHIV | VEDENÍ ÚŘADU, (ŘEDITEL, SEKRETARIÁT, VEDOUCÍ KANC. ÚŘADU) |

úřad práce

řez B-B

úřad práce



úřad práce

axonometrie

úřad práce

CCA M2

2 050 M2	KOMUNIKACE VEŘEJNOST
	KOMUNIKACE ÚŘAD PRÁCE
	VERTIKÁLNÍ KOMUNIKACE
250 M2	SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ VEŘEJNOST
275 M2	SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ ÚŘAD PRÁCE
230 M2	VYBAVENOST UP (ZASEDACÍ MÍST. , LÉKAŘ, SKLADY, SNACK)
2760 M2	PARKOVACÍ PLOCHA - 75 STÁNÍ, 2 ST. IMOBILNÍ
650 M2	TECHNICKÉ ZÁZEMÍ
1 060 M2	ARCHIV
110 M2	ÚDRŽBA
340 M2	VRÁTNICE, INFORMACE, OSTRAHA, PODATELNA, PERSONÁLNÍ ODD., BOZ, SPISOVNA, ÚDRŽBA
870 M2	ODBOR ZPROSTŘEDKOVÁNÍ PRÁCE
1 320 M2	ODBOR STÁTNÍ SOCIÁLNÍ PODPORY
250 M2	ODBOR PRÁVNÍ
220 M2	ODBOR KONTROLNÍ
350 M2	ODBOR INFORMATIKY
550 M2	ODBOR TRHU PRÁCE
435 M2	EKONOMICKÉ ODDĚLENÍ
240 M2	VEDENÍ ÚŘADU, (ŘEDITEL, SEKRETARIÁT, VEDOUCÍ KANC. ÚŘADU)

PLOCHY:

ARCHIV + SKLADY	.... 2 000 m2
GARÁŽE	.... 2 760 m2
1.- 4. NP	.... 1 630 m2
2. NP	.... 1 630 m2
3. NP	.... 1 630 m2
4. NP	.... 1 630 m2
5. NP	.... 1 740 m2
6. NP	.... 1 740 m2

CELKEM **19 520 m2**

OBJEMY:

SKLEPNÍ PROSTORY	
ARCHIV (k.v. 3,6 m - konstrukční výška patra)	.... 7 200 m3
GARÁŽE (k.v. 3m)	.... 8 280 m3

VEŘEJNÁ PATRA (1.NP - 4.NP)
(k.v. 4,2 m) 27 380 m3

PATRA ÚŘADU PRÁCE (5.NP - 6.NP)
(k.v. 4,2 m) 14 580 m3

CELKEM **57 440 m3**

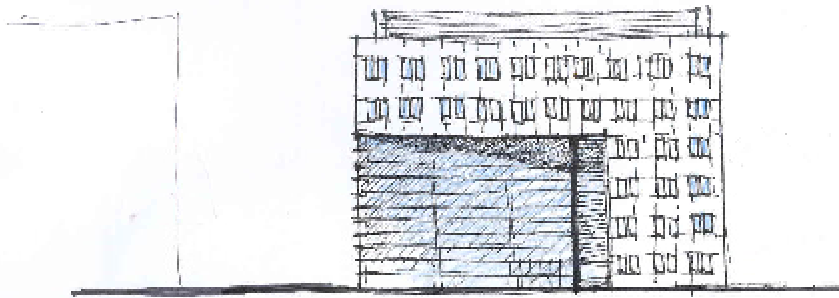


úřad práce

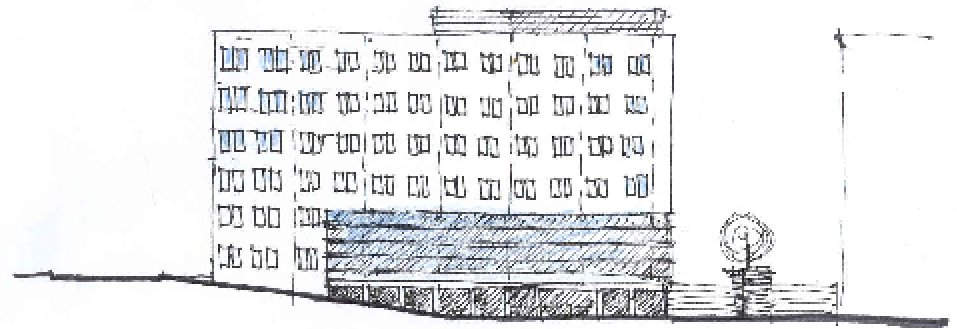
popis objektu

úřad práce

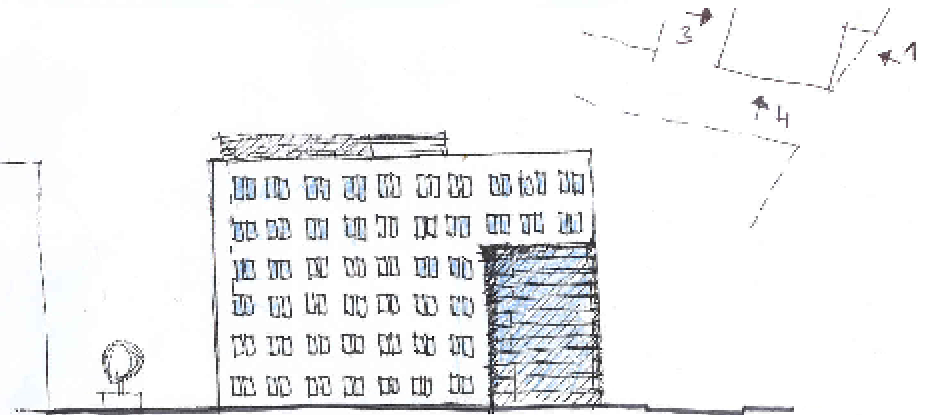
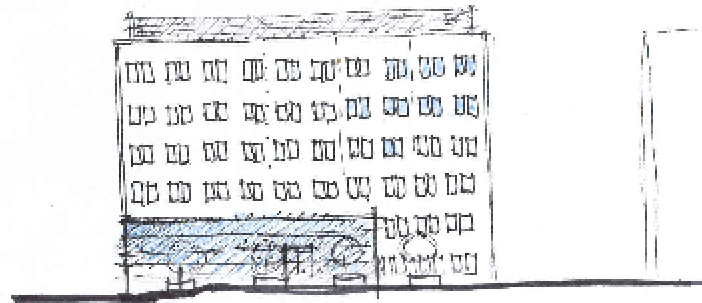
FOHLED 1



FOHLED 2



FOHLED 3



FOHLED 4

PANORAMA OD ZÁPADU



PANORAMA OD SEVERU



PANORAMA OD VÝCHODU



PANORAMA OD JIHOVÝCHODU



PANORAMA OD SEVEROZÁPADU



PANORAMA OD JIHU



PANORAMA OD JIHOZÁPADU

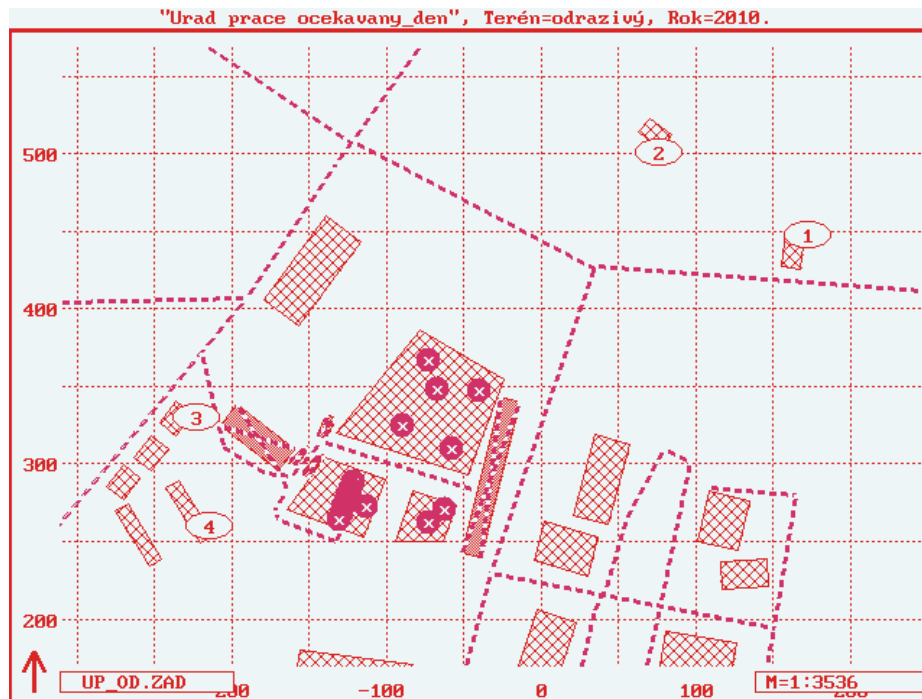


FOTODOKUMENTACE
POHLEDY NA PROSTOR ZÁMĚRU VÝSTAVBY
JUSTIČNÍHO AREÁLU A ÚŘADU PRÁCE

STAV: SRPEN 2005

PŘÍLOHA 2

(HLUKOVÁ STUDIE)



ÚŘAD PRÁCE BRNO-MĚSTO

HLUKOVÁ STUDIE

prosinec 2005



Ing. Petr Mynář, Rekreační 7e, 635 00 Brno
 životní prostředí, dopravní inženýrství
 tel: 603 223 591, e-mail: work@atlas.cz
 IČ: 47384107 DIČ: CZ6112160714

Zpracovatelé

Zpracoval:

Ing. Petr Mynář
držitel autorizace k posuzování vlivů
na životní prostředí
č. j. 1278/167/OPVŽP/97
ze dne 22. 4. 1997

Datum zpracování:

4. 12. 2005

Dokument je zpracován textovým editorem Microsoft Word 2003, registrovaným u společnosti Microsoft.
Výpočty jsou provedeny programem HLUK+ verze 6.03, registrovaným u společnosti JpSoft.
Grafické přílohy jsou zpracovány grafickým editorem Zoner Callisto 5, registrovaným u společnosti Zoner.

Obsah

Titulní list	
Zpracovatelé.....	1
Obsah	2
1. Zadání a cíl hlukové studie	3
2. Vstupní údaje	4
2.1. Popis záměru a dotčeného území	4
2.2. Použité podklady	6
2.3. Použitá metodika	7
2.4. Hygienické limity	7
3. Hluk z dopravy	9
4. Hluk z provozu technologie	10
5. Hluk ze stavební činnosti	11
6. Závěry a doporučení.....	12
Protokoly z výpočtu	13

1. Zadání a cíl hlukové studie

Hluková studie je vypracována jako příloha oznámení záměru

ÚŘAD PRÁCE BRNO-MĚSTO.

Cílem této studie je doložit údaje nezbytné pro posouzení možných vlivů na životní prostředí. To jmenovitě znamená:

- dokladovat údaje o nejbližším resp. nejvíce dotčeném chráněném venkovním prostoru ev. prostorech,
- dokladovat údaje o stávající hlukové situaci v území,
- vyhodnotit vliv hluku dopravy, související s úřadem práce (dopravní obsluha, parkování),
- vyhodnotit vliv hluku navrhované technologie úřadu práce (vytápění, vzduchotechnika resp. další),
- vyhodnotit vliv hluku v průběhu výstavby úřadu práce,
- provést souhrnné hodnocení hluku, porovnání se zákonnými limity a návrh případných opatření pro splnění požadovaných limitů.

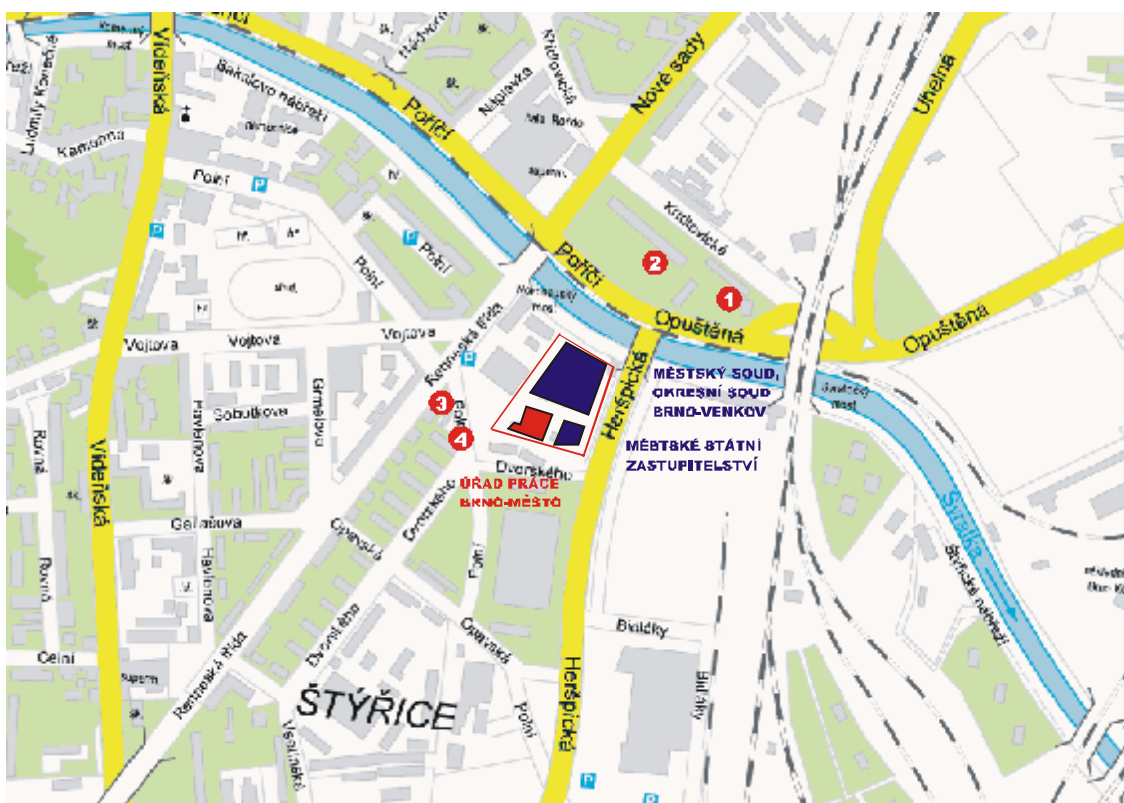
Posuzovaný záměr je třetím (a posledním) objektem tzv. justičního areálu v Brně. Vzhledem k tomu, že pro dva hlavní objekty justičního areálu (budovy soudů a státního zastupitelství) byla v uplynulém období v rámci zpracování oznámení záměru provedena hluková studie (Justiční areál v Brně, hluková studie. Ing. Viktor Slaviček, INVESTprojekt NNC, s.r.o., srpen 2005), tato hluková studie na ni navazuje a zdroje hluku jsou posouzeny ve spolupůsobícím účinku pro všechny tři objekty.

2. Vstupní údaje

2.1. Popis záměru a dotčeného území

Záměr úřadu práce se nachází v katastrálním území Štýřice, jižně od historického centra města Brna, v prostoru vymezeném ulicemi Poříčí, Heršpická a Renneská třída. Je umístěn v připravovaném tzv. justičním areálu.

Umístění záměru a referenčních bodů je zřejmé z následujícího obrázku (měřítko 1:10 000):



Plocha záměru je v současnosti dotčena hlukem z dopravního provozu na přilehlých městských komunikacích, zejména na ulicích Renneské, Polní, Heršpické a Poříčí, významné zdroje technologického hluku se zde nevyskytují.

Záměrem je výstavba nové budovy Úřadu práce Brno-město s komunikačním napojením a parkovacími plochami. Jde o budovu s šesti nadzemními podlažními, přibližně čtvercového půdorysu o rozměrech cca 45x45 metrů. Budova bude umístěna v jihozápadní části tzv. justičního areálu, kde budou umístěny i objekty Městského soudu v Brně a Okresního soudu Brno - venkov a Městského státního zastupitelství.

Justiční areál bude využívat společného dopravního napojení křižovatkou tvaru T z prodloužené ulice Polní, procházející mezi ulicemi Renneskou a Heršpickou. Dispozice parkovacích ploch jsou následující:

Úřad práce:

počet parkovacích stání pro návštěvníky:	cca 36 (na terénu)
počet parkovacích stání pro zaměstnance:	cca 72 (v jednom podzemním podlaží)

Městský a okresní soud, Městské státní zastupitelství:

počet parkovacích stání pro návštěvníky:	cca 100 (na terénu)
počet parkovacích stání pro zaměstnance:	cca 250 (ve dvou podzemních podlažích)
počet parkovacích stání služebních:	cca 15 (ve dvou podzemních podlažích)

Hlukově chráněné objekty

Hlukově chráněnou zástavbu v dotčeném území představují obytné domy v městské části Štýřice. Jedná se o vícepodlažní obytné budovy na Renneské třídě a na ulicích Polní a Křídlovická:

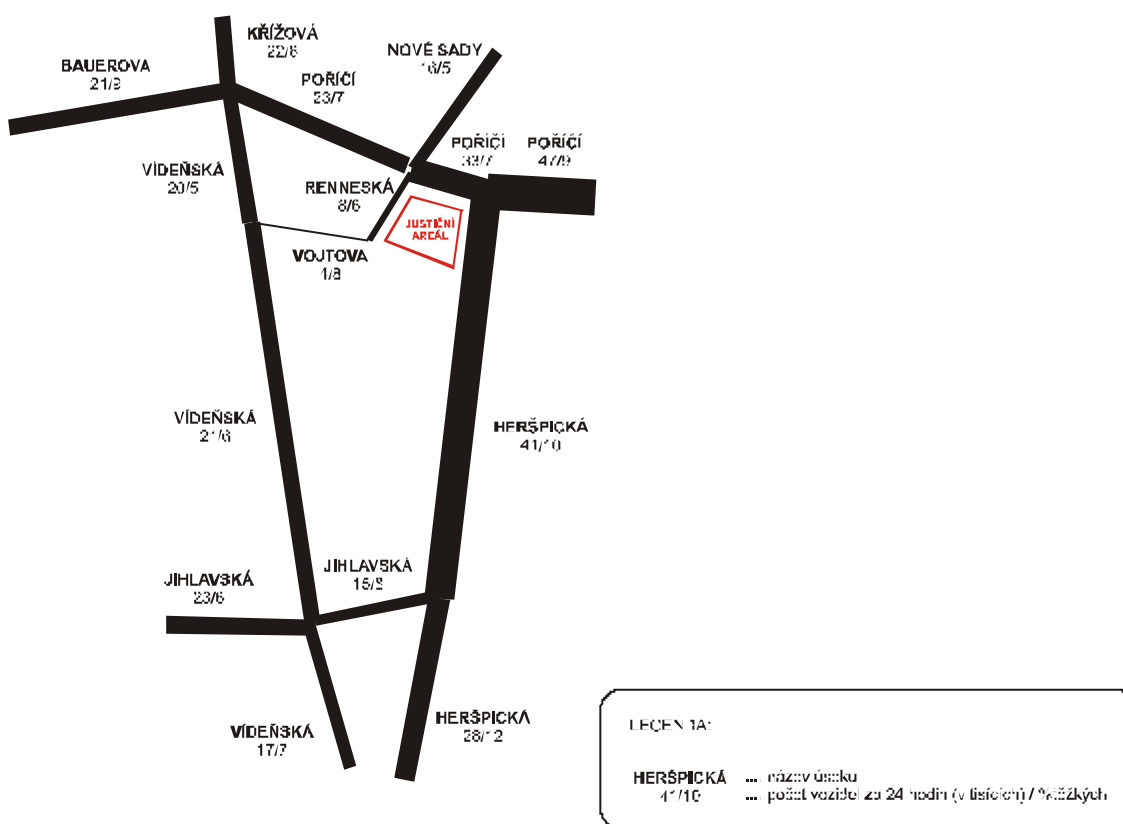
Nejbližší resp. nejvíce dotčenou obytnou zástavbu představuje venkovní chráněný prostor těchto objektů:

- referenční bod 1 Křídlovická 80, dvanáctipodlažní ubytovna, výpočtová výška 3, 10 a 20 m
- referenční bod 2 Křídlovická 66, šestipodlažní obytný dům, výpočtová výška 3 a 10 m
- referenční bod 3 Renneská tř. 1, pětipodlažní obytný dům, výpočtová výška 3 a 10 m
- referenční bod 4 Dvorského/Polní 4, pětipodlažní obytný dům, výpočtová výška 3 a 10 m

Poloha referenčních bodů je zřejmá z předcházejícího obrázku.

Intenzity dopravy

Stávající intenzity dopravy (podle sčítání dopravy z roku 2003) na komunikační síti dotčeného území jsou zřejmé z následujícího obrázku:



V souvislosti z provozem úřadu práce a dalších objektů justičního areálu dojde k nárůstu intenzity dopravy na okolních komunikacích. Intenzity dopravy jsou převzaty z oznámení záměru a vycházejí z počtu parkovacích míst a očekávaném obratu vozidel. Očekávaný provoz je následující:

		Úřad práce	Soudy, zastupitelství
Zaměstnanci:	celkový počet stání:	cca 72 (podzemí)	cca 250 (podzemí)
	obrat:	do 1,5 vozidla/stání a den	do 1,5 vozidla/parkovací stání a den
	počet vozidel:	110 za den	375 za den
	druh vozidel:	osobní	osobní
Návštěvníci: (veřejnost)	dopravní trasy:	20% ul. Heršpická - jih 20% ul. Heršpická - sever 40% ul. Renneská - sever 20% ul. Vojtova/Polní	20% ul. Heršpická - jih 20% ul. Heršpická - sever 40% ul. Renneská - sever 20% ul. Vojtova/Polní
	celkový počet stání:	cca 36 (na terénu)	cca 100 (na terénu)
	obrat:	do 4 vozidel/stání a den	do 4 vozidel/stání a den
	počet vozidel:	150 za den	400 za den

	druh vozidel: dopravní trasy:	osobní 20% ul. Heršpická - jih 20% ul. Heršpická - sever 40% ul. Renneská - sever 20% ul. Vojtova/Polní	osobní 20% ul. Heršpická - jih 20% ul. Heršpická - sever 40% ul. Renneská - sever 20% ul. Vojtova/Polní
Obsluha:	počet vozidel: druh vozidel: dopravní trasy:	3 za den lehká nákladní 20% ul. Heršpická - jih 20% ul. Heršpická - sever 40% ul. Renneská - sever 20% ul. Vojtova/Polní	60 za den osobní, lehká nákladní 20% ul. Heršpická - jih 20% ul. Heršpická - sever 40% ul. Renneská - sever 20% ul. Vojtova/Polní
Výstavba:	intenzita dopravy: druh vozidel: dopravní trasy:	variabilní (cca desítky vozidel za den) převážně těžká nákladní 50% ul. Heršpická - jih 20% ul. Heršpická - sever 30% ul. Renneská - sever	

Dopravní provoz bude probíhat výhradně v denní době.

Zdroje technologického hluku

akustický výkon ústí odkouření kotlů: počet ústí odkouření: výška odkouření: umístění odkouření:	do LA,w = 80 dB (bez tlumičů) 7 1 m nad atikou střecha budovy
akustický výkon chladicích mikrověže: počet chladicích mikrověží: výška chladicích mikrověží: umístění chladicích mikrověží:	do LA,w = 80 dB (s tlumičem) 1 2,5 m střecha budovy

2.2. Použité podklady

- [1] Úřad práce Brno-město. Oznámení EIA. Ing. Alexandr Mertl, prosinec 2005.
- [2] Justiční areál v Brně. Oznámení EIA. Ing. Petr Mynář, INVESTprojekt NNC, s.r.o., srpen 2005
- [3] Justiční areál v Brně. Hluková studie. Ing. Viktor Slavíček, INVESTprojekt NNC, s.r.o., srpen 2005 (součást Oznámení EIA)
- [4] ÚP Brno město - výstavba objektu ÚP Brno město. Dokumentace pro územní řízení. Arch.Design, s.r.o., koncept listopad 2005
- [5] Nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění nařízení vlády č. 88/2004 Sb.

2.3. Použitá metodika

Dopravní hluk je hodnocen ve smyslu Metodických pokynů pro výpočet hladin hluku z dopravy (RNDr. Miloš Liberko, VÚVA Praha, pracoviště Brno, I. vydání 1991), novelizovaných Novelou metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy (Ing. Jan Kozák, CSc., RNDr. Miloš Liberko, publikováno v příloze Zpravodaje Ministerstva životního prostředí č. 3/1996). Použití uvedené metodiky vč. novelizace je akceptováno hlavním hygienikem ČR.

Vlivy hluku technologie jsou vyhodnoceny na základě běžných postupů technické a akustické praxe (šíření hluku z bodových zdrojů nad zvukoodrazivou rovinou).

Výpočty jsou aplikovány ve výpočtovém programu HLUK+, verze 6.03.

2.4. Hygienické limity

Nejvyšší přípustné hodnoty hluku ve venkovním prostoru jsou obsaženy v nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění nařízení vlády č. 88/2004 Sb. takto (krácené znění, přesné znění lze vyhledat v uvedeném Nařízení vlády):

Hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru a v chráněných venkovních prostorech staveb se vyjadřují ekvivalentní hladinou akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$. V denní době se stanoví pro osm souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin, v noční době pro nejhlučnější hodinu, pro hluk z dopravy na veřejných komunikacích a pro hluk z leteckého provozu se stanoví pro celou denní a noční dobu.

Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A (s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku) se stanoví součtem základní hladiny hluku $L_{Aeq,T} = 50$ dB a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu a místo. Tyto korekce jsou následující:

Tab.: Korekce pro stanovení hluku ve venkovním prostoru

Způsob využití území	Korekce dB			
	1)	2)	3)	4)
Chráněné venkovní prostory staveb nemocnic a staveb lázní	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor nemocnic a lázní	0	0	+5	+15
Chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory	0	+5	+10	+20

Poznámka - korekce uvedené v tabulce se nesčítají.
Pro noční dobu se použije další korekce -10 dB s výjimkou hluku z železniční dráhy, kde se použije korekce -5 dB.
1) Použije se pro hluk z provozoven (např. továrny, výroby, dílny, prádelny, stravovací a kulturní zařízení) a z jiných stacionárních zdrojů (např. vzduchotechnické systémy, kompresory, chladicí agregáty). Použije se i pro hluk působený vozidly, která se pohybují na neveřejných komunikacích (pozemní doprava a přeprava v areálech závodů, stavenišť apod.). Dále pro hluk stavebních strojů pohybujících se v místě svého nasazení.
2) Použije se pro hluk z dopravy na veřejných komunikacích.
3) Použije se pro hluk v okolí hlavních pozemních komunikací, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující, a v ochranném pásmu drah.
4) Použije se pro starou hlukovou zátěž z pozemních komunikací a z drážní dopravy. Tato korekce zůstává zachována i po rekonstrukci nebo opravě komunikace, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hluchosti v chráněných venkovních prostorech staveb, a pro krátkodobé objízdné trasy. Rekonstrukcí nebo opravou trasy se rozumí položení nového povrchu, výměna kolejového svršku, případně rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení.

Pro provádění nových staveb a změn dokončených staveb je v době od 7 do 21 hodin přípustná korekce +10 dB k nejvyšší přípustné ekvivalentní hladině akustického tlaku A , stanovené dle předchozí tabulky.

Pokud by bylo technicky prokázáno, že ve stávající zástavbě po vyčerpání všech prostředků její ochrany před hlukem, není technicky možné dodržet nejvyšší přípustné hodnoty hluku ve venkovním prostoru, je nutné potřebnou ochranu chráněných vnitřních prostorů staveb před hlukem zajistit tak, aby bylo vyhověno podmínkám nejvyšších přípustných hodnot hluku ve stavbách pro bydlení a ve stavbách občanského vybavení. Přitom musí být zachována možnost jejich potřebného větrání.

S ohledem na uvedené požadavky lze stanovit nejvyšší přípustné hodnoty hluku ve venkovním prostoru následovně:

Pro dopravní hluk (hluk z dopravy na veřejných komunikacích) je nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku pro chráněný venkovní prostor obytných staveb uvažována hodnotami

$$L_{Aeq,T} = 55 \text{ dB v denní době,}$$

$$L_{Aeq,T} = 45 \text{ dB v noční době.}$$

Vzhledem k celkové dominanci dopravního hluku v území je potenciálně možno uvažovat i s limity vyššími ($L_{Aeq,T} = 60/50 \text{ dB den/noc}$) nebo dokonce s limity pro starou hlukovou zátěž ($L_{Aeq,T} = 70/60 \text{ dB den/noc}$).

Pro hluk technologie a vnitroareálový dopravní provoz (hluk z provozovny) je nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku pro chráněný venkovní prostor obytných staveb uvažována hodnotami

$$L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB v denní době,}$$

$$L_{Aeq,T} = 40 \text{ dB v noční době.}$$

Pro období výstavby se povoluje použití další korekce +10 dB(A), avšak pouze v denní době od 7.00 hodin do 21.00 hodin.

Závazné stanovení limitů je v kompetenci Krajské hygienické stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně.

3. Hluk z dopravy

Očekávané hladiny hluku z dopravy jsou shrnuty v následující tabulce:

Bod	Výška	Den			Noc		
		stávající stav	očekávaný stav	rozdíl	stávající stav	očekávaný stav	rozdíl
1	3	62,1	62,2	+0,1	49,5	49,5	±0,0
	10	62,1	62,2	+0,1	49,5	49,5	±0,0
	20	62,1	62,2	+0,1	49,4	49,5	+0,1
2	3	63,0	63,1	+0,1	50,1	50,2	+0,1
	10	63,0	63,1	+0,1	50,1	50,2	+0,1
3	3	58,2	57,3	-0,9	45,2	45,6	+0,4
	10	58,2	57,3	-0,9	45,2	45,6	+0,4
4	3	57,1	54,6	-2,5	44,1	42,1	-2,0
	10	57,2	54,6	-2,5	44,1	42,2	-1,9

Je zřejmé, že základní limit v úrovni $L_{Aeq,T} = 55/45$ dB (den/noc) je ve většině míst překročen již v současnosti. Také korigovaný limit $L_{Aeq,T} = 60/50$ dB (den/noc) je překračován, a to v bodech, přiléhajících k hlavním komunikacím (referenční body 3 a 4). To je důsledkem intenzivní automobilové dopravy v území, zejména na ulicích Heršpická a Poříčí. Korigovaný limit pro starou zátěž $L_{Aeq,T} = 70/60$ dB (den/noc) je již splněn.

V souvislosti s provozem úplného justičního areálu (včetně úřadu práce) nebudou vznikat nové nadlimitní situace.

Provozem úplného justičního areálu (včetně úřadu práce) nedochází ve významné míře ke zvýšení hlukové zátěže v referenčních bodech. V prostoru ulice Křídlovická (referenční body 1 a 2) zůstane současný stav víceméně zachován, teoretické navýšení v úrovni cca +0,1 dB se pohybuje v pásmu akustické nevýznamnosti. Mnohem příznivější je situace v prostoru Renneské třídy a ulic Polní/Dvorského (referenční body 3 a 4). V důsledku výstavby komplexu budov justičního areálu (včetně úřadu práce) dochází k odclonění hluku z dopravního provozu na intenzivně využívaných ulicích Heršpická a Poříčí a ke snížení zdejší hlukové zátěže o cca 2 dB a více.

4. Hluk z provozu technologie

Očekávané hladiny hluku z provozu technologie úplného justičního areálu (včetně úřadu práce) jsou shrnuty v následující tabulce:

Bod	Výška	Den	Noc
1	3	12,6	12,6
	10	13,0	13,0
	20	13,9	13,9
2	3	29,8	29,8
	10	21,0	21,0
3	3	28,9	28,9
	10	31,4	31,4
4	3	27,3	27,3
	10	29,7	29,7

Je zřejmé, že základní limit v úrovni $L_{Aeq,T} = 50/40$ dB (den/noc) je ve všech bodech prakticky bezproblémově splněn, a to i při uvažování nepřetržitého chodu zařízení během noci (ve skutečnosti lze očekávat v noční době omezený provoz zařízení).

Hluk technologie je tedy spolehlivě řešitelný. Při další přípravě záměru je nutno dbát běžných pravidel protihlukové ochrany, je doporučeno vybavit hlavní zdroje hluku (zejména výměňkové jednotky klimatizace) tlumiči resp. opláštěním resp. volit zařízení s nízkými emisemi hluku.

5. Hluk ze stavební činnosti

Okolí stavby bude v průběhu provádění stavebních prací zatíženo hlukovými emisemi zemních a stavebních strojů a mechanismů, včetně obsluhující nákladní automobilové dopravy. Obecně lze říci, že výraznější hlukové zatížení bude na počátku výstavby, a to v době provádění zemních prací.

Ekvivalentní hladiny akustického tlaku korigované charakteristikou A budou u zemních strojů (rypadla, nakladače) dosahovat hodnot až do 90 dB ve vzdálenosti 5 m, u těžkých nákladních vozidel se tyto hladiny pohybují v průměru v okolí hodnoty 80 dB v téže vzdálenosti. Vztáhnuto na polohu nejbližší obytné zástavby při předpokladu současného nasazení tří mechanismů (buldozer, nakladač, nákladní automobil) po celý den na okraji staveniště (nejmenší vzdálenost cca 60 metrů od obytné zástavby) to prakticky znamená, že hygienický limit nebude dlouhodobě překračován.

Je nezbytné omezit stavební práce pouze na denní období s vyloučením brzkých ranních a pozdních večerních hodin (tedy na období mezi 7.00 až 19.00).

6. Závěry a doporučení

Navržené umístění, stavební a technologické řešení Úřadu práce Brno-město v tzv. justičním areálu odpovídá požadavkům protihlukové ochrany, a to i při uvažování spolupůsobícího účinku provozu dalších objektů justičního areálu (Městský soud a Okresní soud Brno-venkov, Městské státní zastupitelství).

Dotčené území je již v současnosti poměrně významně zatíženo dopravním hlukem z přilehlých komunikací. Hluková situace se v dotčeném území realizací záměru úřadu práce (a úplného justičního areálu) významně nezmění. Nedojde ke vzniku nových nadlimitních stavů, naopak, v některých místech dojde podle modelových výpočtů ke snížení stávající hlukové zátěže.

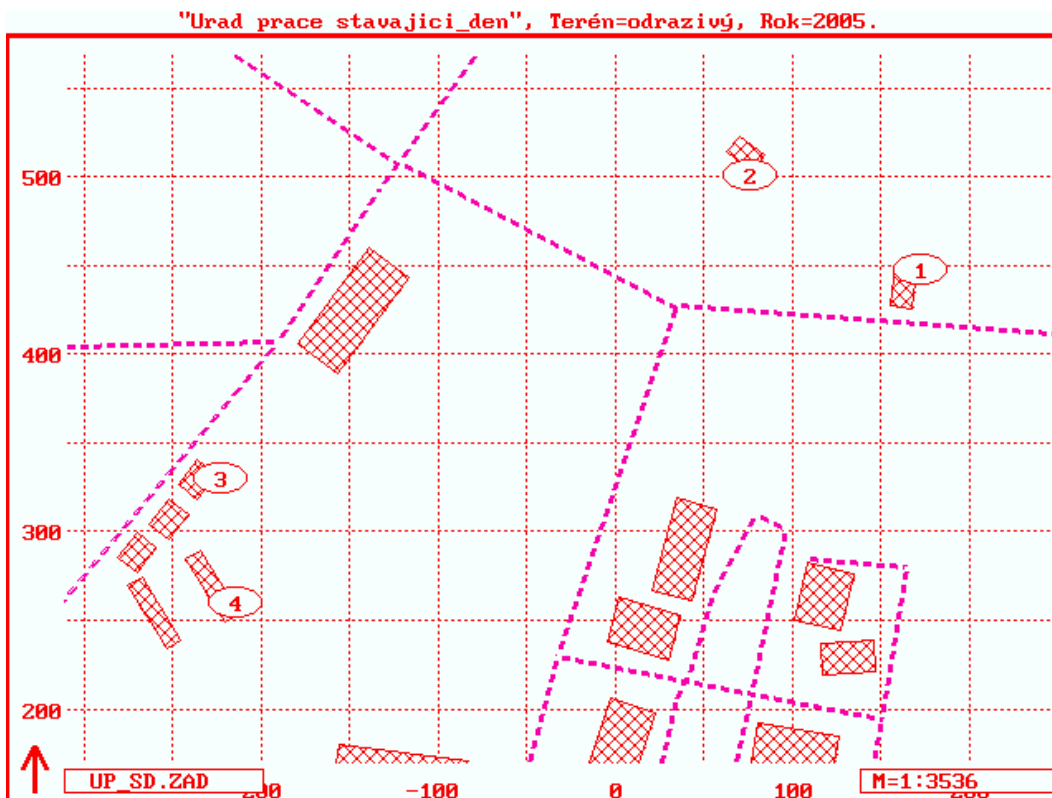
Hluk technologie je spolehlivě řešitelný. Při další přípravě záměru je nutno dbát běžných pravidel protihlukové ochrany, je doporučeno vybavit hlavní zdroje hluku (zejména výměňkové jednotky klimatizace) tlumiči resp. opláštěním.

Hluk v průběhu výstavby je obdobně tak řešitelný. Ve špičkových obdobích (zejména při zemních pracích na počátku výstavby) však nelze vyloučit rušivé vlivy. Z tohoto důvodu je nezbytné omezit stavební práce pouze na denní období s vyloučením brzkých ranních a pozdních večerních hodin (tedy na období mezi 7.00 až 19.00). Za tohoto předpokladu lze očekávat že hygienický limit nebude dlouhodobě překračován.

Uvedené závěry je nutno považovat za předběžné, stanovené pro fázi umístování záměru. Akustická problematika je však v daném případě spolehlivě řešitelná, možnost vzniku technicky neřešitelných přeslimitních hlukových vlivů je prakticky vyloučena. Přesto musí být akustické problematice věnována odpovídající pozornost při další přípravě, provádění i provozu záměru.

Protokoly z výpočtu

Stávající stav - den



HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SD.ZAD

Vytištěno: 3.12.2005 21:07

K2. AUTOMOBILY: Porici 1 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 2820.00, podíl nákladních aut: 9 %.
/l Krajní body: [35.0, 427.0] [309.0, 408.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 70.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K3. AUTOMOBILY: Opustena (V rovině)
Počet aut za hodinu: 2220.00, podíl nákladních aut: 10 %.
/l Krajní body: [309.0, 408.0] [407.0, 417.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 69.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K4. AUTOMOBILY: Uhelna (V rovině)
Počet aut za hodinu: 1038.00, podíl nákladních aut: 8 %.
/l Krajní body: [309.0, 408.0] [310.0, 544.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 65.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K5. AUTOMOBILY: Herspicka (V rovině)
Počet aut za hodinu: 2460.00, podíl nákladních aut: 10 %.
/l Krajní body: [35.0, 427.0] [-32.0, 229.0] m.

Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 69.9 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-32.0, 229.0] [-56.0, 139.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 69.9 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [-56.0, 139.0] [-51.0, 34.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 69.9 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/4 Krajní body: [-51.0, 34.0] [-51.0,-203.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 69.9 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K6. PARKOVIŠTĚ: prk_hornb_a (V rovině)
Počet aut za hodinu: 33.33
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-43.0, -10.0] [-12.0,-195.1] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-12.0, -10.0] [-43.0,-195.1] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SD.ZAD

Vytisknuto: 3.12.2005 21:07

K7. PARKOVIŠTĚ: park_hornb_2 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 33.33
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [78.0,-166.0] [-11.6,-187.6] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [73.0,-200.0] [-6.6,-153.6] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K8. AUTOMOBILY: a_B (V rovině)
Počet aut za hodinu: 86.40, podíl nákladních aut: 0 %.
/1 Krajní body: [108.0, 285.0] [165.0, 280.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [165.0, 280.0] [151.0, 194.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K9. AUTOMOBILY: C-HERSP. (V rovině)
Počet aut za hodinu: 129.60, podíl nákladních aut: 0 %.
/1 Krajní body: [151.0, 194.0] [117.0, 12.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 52.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [117.0, 12.0] [39.0, 23.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 52.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [39.0, 23.0] [-51.0, 34.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 52.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SD.ZAD

Vytisknuto: 3.12.2005 21:07

K10. AUTOMOBILY: J_K_L (V rovině)
Počet aut za hodinu: 39.60, podíl nákladních aut: 0 %.
/1 Krajní body: [39.0, 23.0] [26.0, 46.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 47.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [26.0, 46.0] [20.0, 105.0] m.

Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne. LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 47.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB. /3 Krajiní body: [20.0, 105.0] [17.0, 116.0] m. Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne. LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 47.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB. /4 Krajiní body: [17.0, 116.0] [23.0, 152.0] m. Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne. LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 47.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB. /5 Krajiní body: [23.0, 152.0] [35.0, 206.0] m. Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne. LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 47.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
K11. AUTOMOBILY: OKOLO VODY (V rovině) Počet aut za hodinu: 26.40, podíl nákladních aut: 0 %. /1 Krajiní body: [35.0, 206.0] [42.0, 220.0] m. Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne. LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 45.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB. /2 Krajiní body: [42.0, 220.0] [55.0, 265.0] m. Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne. LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 45.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB. /3 Krajiní body: [55.0, 265.0] [80.0, 310.0] m. Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne. LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 45.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB. /4 Krajiní body: [80.0, 310.0] [96.0, 301.0] m. Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne. LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 45.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB. /5 Krajiní body: [96.0, 301.0] [77.0, 207.0] m. Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne. LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 45.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB. /6 Krajiní body: [77.0, 207.0] [39.0, 23.0] m. Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne. LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 45.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SD.ZAD

Vytištěno: 3.12.2005 21:07

K12. AUTOMOBILY: B_HERP (V rovině) Počet aut za hodinu: 115.20, podíl nákladních aut: 0 %. /1 Krajiní body: [151.0, 194.0] [-32.0, 229.0] m. Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne. LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 52.0 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
K13. PARKOVIŠTĚ: PARK_1 (V rovině) Počet aut za hodinu: 7.50 Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů /1 Krajiní body: [146.0, 154.0] [134.0, 38.3] m. LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB. /2 Krajiní body: [125.0, 40.0] [155.0, 152.3] m. LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
K14. PARKOVIŠTĚ: PARK_2 (V rovině) Počet aut za hodinu: 7.50 Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů /1 Krajiní body: [-46.0, 30.0] [111.0, 0.7] m. LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB. /2 Krajiní body: [112.0, 8.0] [-47.0, 22.7] m. LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
K16. AUTOMOBILY: Nove Sady (V rovině) Počet aut za hodinu: 960.00, podíl nákladních aut: 5 %.

/1 Krajní body: [-30.0, 638.0] [-134.0, 491.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 64.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K17. AUTOMOBILY: Renneska 1 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 480.00, podíl nákladních aut: 6 %.
/1 Krajní body: [-134.0, 491.0] [-190.0, 407.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 61.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K18. AUTOMOBILY: Vojtova (V rovině)
Počet aut za hodinu: 240.00, podíl nákladních aut: 8 %.
/1 Krajní body: [-190.0, 407.0] [-660.0, 399.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 59.2 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SD.ZAD

Vytisknuto: 3.12.2005 21:07

K25. AUTOMOBILY: Renneska 2 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 240.00, podíl nákladních aut: 6 %.
/1 Krajní body: [-191.0, 406.0] [-333.0, 235.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 58.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K27. AUTOMOBILY: Porici 2 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 1980.00, podíl nákladních aut: 7 %.
/1 Krajní body: [37.0, 425.0] [-121.0, 508.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 68.2 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K28. AUTOMOBILY: Porici 3 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 1380.00, podíl nákladních aut: 7 %.
/1 Krajní body: [-124.0, 508.0] [-217.0, 570.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 66.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SD.ZAD

Vytisknuto: 3.12.2005 21:07

Opis zadání - objekty

Číslo	Typ	výška (m)	souřadnice objektu v (m)			
			bod č. 1/5	bod č. 2/6	bod č. 3	bod č. 4
2.	Dům	10.0	0.0; 0.0	-6.0; -116.0	72.0; -162.0	95.0; -12.0
4.	Dům	15.0	-83.0; 171.0	-156.0; 180.0	-171.3; 55.9	-98.3; 46.9
5.	Dům	35.0	170.0; 448.0	167.0; 426.0	155.0; 427.6	158.0; 449.6
6.	Dům	15.0	77.0; 503.0	63.0; 514.0	70.0; 523.0	84.0; 512.0
7.	Dům	15.0	-220.0; 249.0	-212.0; 254.0	-234.2; 289.6	-242.2; 284.6
8.	Dům	15.0	-225.0; 332.0	-236.0; 318.0	-246.7; 326.4	-235.7; 340.4
9.	Dům	15.0	35.0; 319.0	21.0; 267.0	43.2; 261.0	57.2; 313.0
10.	Dům	15.0	37.0; 253.0	30.0; 228.0	-4.5; 237.7	2.5; 262.7
11.	Dům	15.0	-3.0; 206.0	-15.0; 168.0	10.4; 160.0	22.4; 198.0
12.	Dům	15.0	3.0; 44.0	-25.0; 43.0	-26.4; 82.0	1.6; 83.0
13.	Dům	15.0	-26.0; 143.0	-39.0; 118.0	-11.4; 103.6	1.6; 128.6
16.	Dům	30.0	57.0; 61.0	54.0; 39.0	98.8; 32.9	101.8; 54.9
17.	Dům	30.0	62.0; 106.0	60.0; 84.0	106.2; 79.8	108.2; 101.8
18.	Dům	30.0	72.0; 123.0	75.0; 144.0	119.9; 137.6	116.9; 116.6
19.	Dům	30.0	77.0; 167.0	81.0; 192.0	126.6; 184.7	122.6; 159.7
20.	Dům	45.0	146.0; 239.0	147.0; 221.0	117.2; 219.3	116.2; 237.3
21.	Dům	40.0	101.0; 250.0	127.0; 244.0	134.5; 276.4	108.5; 282.4
24.	Dům	20.0	-179.0; 406.0	-139.0; 460.0	-116.3; 443.2	-156.3; 389.2

ÚŘAD PRÁCE BRNO-MĚSTO
HLUKOVÁ STUDIE

25.	Dům	15.0	-241.0; 310.0	-252.0; 296.0	-262.7; 304.4	-251.7; 318.4
26.	Dům	15.0	-259.0; 291.0	-270.0; 277.0	-280.7; 285.4	-269.7; 299.4
27.	Dům	15.0	-253.0; 234.0	-245.0; 239.0	-267.2; 274.6	-275.2; 269.6

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SD.ZAD

Vytisknuto: 3.12.2005 21:07

T A B U L K A O B J E K T Ů

Číslo	Typ	Výška	Bodů	p ů d o r y s [m]			Korekce pro odraz od stěn [dB]
				Bod č. 1	délka	šířka	
2	Dům	10.0	4	0; 0	152	96	3.0
4	Dům	15.0	4	-83; 171	125	74	3.0
5	Dům	35.0	4	170; 448	22	12	3.0
6	Dům	15.0	4	77; 503	18	11	3.0
7	Dům	15.0	4	-220; 249	42	9	3.0
8	Dům	15.0	4	-225; 332	18	14	3.0
9	Dům	15.0	4	35; 319	54	23	3.0
10	Dům	15.0	4	37; 253	36	26	3.0
11	Dům	15.0	4	-3; 206	40	27	3.0
12	Dům	15.0	4	3; 44	39	28	3.0
13	Dům	15.0	4	-26; 143	31	28	3.0
16	Dům	30.0	4	57; 61	45	22	3.0
17	Dům	30.0	4	62; 106	46	22	3.0
18	Dům	30.0	4	72; 123	45	21	3.0
19	Dům	30.0	4	77; 167	46	25	3.0
20	Dům	45.0	4	146; 239	30	18	3.0
21	Dům	40.0	4	101; 250	33	27	3.0
24	Dům	20.0	4	-179; 406	67	28	3.0
25	Dům	15.0	4	-241; 310	18	14	3.0
26	Dům	15.0	4	-259; 291	18	14	3.0
27	Dům	15.0	4	-253; 234	42	9	3.0

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SD.ZAD

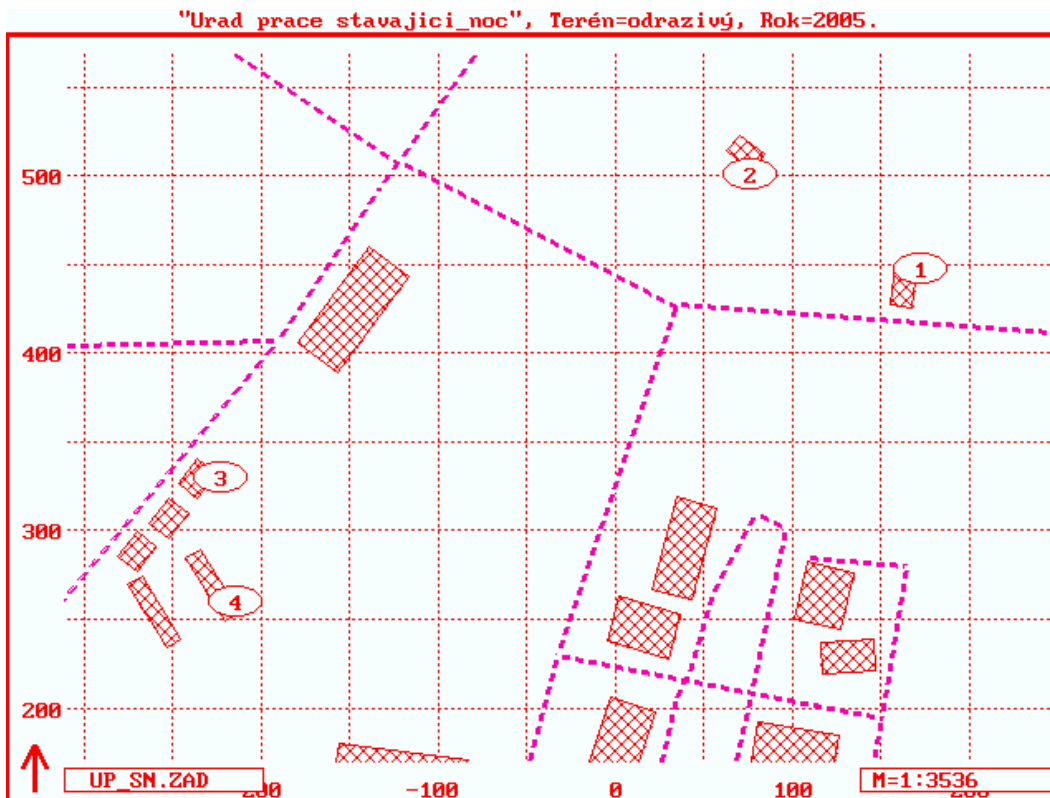
Vytisknuto: 3.12.2005 21:07

T A B U L K A B O D Ů V Ý P O Č T U (D E N)

Č.	výška	Souřadnice	LAeq (dB)			předch.	měření
			doprava	průmysl	celkem		
1	3.0	172.0; 447.7	62.1	0.0	62.1		
1	10.0	172.0; 447.7	62.1	0.0	62.1		
1	20.0	172.0; 447.7	62.1	0.0	62.1		
2	3.0	75.8; 501.4	63.0	0.0	63.0		
2	10.0	75.8; 501.4	63.0	0.0	63.0		
3	3.0	-223.4; 330.8	58.2	0.0	58.2		
3	10.0	-223.4; 330.8	58.2	0.0	58.2		
4	3.0	-215.0; 260.0	57.1	0.0	57.1		
4	10.0	-215.0; 260.0	57.2	0.0	57.2		

@PA

Stávající stav - noc



HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SN.ZAD

Vytištěno: 3.12.2005 21:08

K2. AUTOMOBILY: Porici 1 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 235.00, podíl nákladních aut: 3 %.
/1 Krajní body: [35.0, 427.0] [309.0, 408.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 57.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K3. AUTOMOBILY: Opustena (V rovině)
Počet aut za hodinu: 185.00, podíl nákladních aut: 3 %.
/1 Krajní body: [309.0, 408.0] [407.0, 417.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 56.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K4. AUTOMOBILY: Uhelna (V rovině)
Počet aut za hodinu: 86.50, podíl nákladních aut: 2 %.
/1 Krajní body: [309.0, 408.0] [310.0, 544.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 53.0 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K5. AUTOMOBILY: Herspicka (V rovině)
Počet aut za hodinu: 205.00, podíl nákladních aut: 3 %.
/1 Krajní body: [35.0, 427.0] [-32.0, 229.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 57.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-32.0, 229.0] [-56.0, 139.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.

LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 57.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [-56.0, 139.0] [-51.0, 34.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 57.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/4 Krajní body: [-51.0, 34.0] [-51.0,-203.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 57.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K6. PARKOVIŠTĚ: prk_hornb_a (V rovině)
Počet aut za hodinu: 33.33
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-43.0, -10.0] [-12.0,-195.1] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-12.0, -10.0] [-43.0,-195.1] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SN.ZAD

Vytisknuto: 3.12.2005 21:08

K7. PARKOVIŠTĚ: park_hornb_2 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 33.33
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [78.0,-166.0] [-11.6,-187.6] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [73.0,-200.0] [-6.6,-153.6] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K8. AUTOMOBILY: a_B (V rovině)
Počet aut za hodinu: 7.20, podíl nákladních aut: 0 %
/1 Krajní body: [108.0, 285.0] [165.0, 280.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 39.9 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [165.0, 280.0] [151.0, 194.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 39.9 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K9. AUTOMOBILY: C-HERSP. (V rovině)
Počet aut za hodinu: 10.80, podíl nákladních aut: 0 %
/1 Krajní body: [151.0, 194.0] [117.0, 12.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 41.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [117.0, 12.0] [39.0, 23.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 41.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [39.0, 23.0] [-51.0, 34.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 41.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SN.ZAD

Vytisknuto: 3.12.2005 21:08

K10. AUTOMOBILY: J_K_L (V rovině)
Počet aut za hodinu: 3.30, podíl nákladních aut: 0 %
/1 Krajní body: [39.0, 23.0] [26.0, 46.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 36.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [26.0, 46.0] [20.0, 105.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 36.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [20.0, 105.0] [17.0, 116.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.

LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 36.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/4 Krajní body: [17.0, 116.0] [23.0, 152.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 36.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/5 Krajní body: [23.0, 152.0] [35.0, 206.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 36.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K11. AUTOMOBILY: OKOLO VODY (V rovině)
Počet aut za hodinu: 2.20, podíl nákladních aut: 0 %.
/1 Krajní body: [35.0, 206.0] [42.0, 220.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [42.0, 220.0] [55.0, 265.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [55.0, 265.0] [80.0, 310.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/4 Krajní body: [80.0, 310.0] [96.0, 301.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/5 Krajní body: [96.0, 301.0] [77.0, 207.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/6 Krajní body: [77.0, 207.0] [39.0, 23.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SN.ZAD

Vytisknuto: 3.12.2005 21:08

K12. AUTOMOBILY: B_HERP (V rovině)
Počet aut za hodinu: 9.60, podíl nákladních aut: 0 %.
/1 Krajní body: [151.0, 194.0] [-32.0, 229.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 41.2 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K13. PARKOVIŠTĚ: PARK_1 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 7.50
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [146.0, 154.0] [134.0, 38.3] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [125.0, 40.0] [155.0, 152.3] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K14. PARKOVIŠTĚ: PARK_2 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 7.50
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-46.0, 30.0] [111.0, 0.7] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [112.0, 8.0] [-47.0, 22.7] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K16. AUTOMOBILY: Nove Sady (V rovině)
Počet aut za hodinu: 80.00, podíl nákladních aut: 2 %.
/1 Krajní body: [-30.0, 638.0] [-134.0, 491.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 52.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K17. AUTOMOBILY: Renneska 1 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 40.00, podíl nákladních aut: 2 %.
/1 Krajní body: [-134.0, 491.0] [-190.0, 407.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 48.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K18. AUTOMOBILY: Vojtova (V rovině)
Počet aut za hodinu: 20.00, podíl nákladních aut: 2 %.
/1 Krajní body: [-190.0, 407.0] [-660.0, 399.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 45.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SN.ZAD

Vytlačeno: 3.12.2005 21:08

K25. AUTOMOBILY: Renneska 2 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 20.00, podíl nákladních aut: 2 %.
/1 Krajní body: [-191.0, 406.0] [-333.0, 235.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 45.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K27. AUTOMOBILY: Porici 2 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 165.00, podíl nákladních aut: 2 %.
/1 Krajní body: [37.0, 425.0] [-121.0, 508.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 55.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K28. AUTOMOBILY: Porici 3 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 115.00, podíl nákladních aut: 2 %.
/1 Krajní body: [-124.0, 508.0] [-217.0, 570.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 54.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SN.ZAD

Vytlačeno: 3.12.2005 21:08

Opis zadání - objekty						
Číslo	Typ	výška (m)	souřadnice objektu v (m)			
			bod č. 1/5	bod č. 2/6	bod č. 3	bod č. 4
2.	Dům	10.0	0.0; 0.0	-6.0; -116.0	72.0; -162.0	95.0; -12.0
4.	Dům	15.0	-83.0; 171.0	-156.0; 180.0	-171.3; 55.9	-98.3; 46.9
5.	Dům	35.0	170.0; 448.0	167.0; 426.0	155.0; 427.6	158.0; 449.6
6.	Dům	15.0	77.0; 503.0	63.0; 514.0	70.0; 523.0	84.0; 512.0
7.	Dům	15.0	-220.0; 249.0	-212.0; 254.0	-234.2; 289.6	-242.2; 284.6
8.	Dům	15.0	-225.0; 332.0	-236.0; 318.0	-246.7; 326.4	-235.7; 340.4
9.	Dům	15.0	35.0; 319.0	21.0; 267.0	43.2; 261.0	57.2; 313.0
10.	Dům	15.0	37.0; 253.0	30.0; 228.0	-4.5; 237.7	2.5; 262.7
11.	Dům	15.0	-3.0; 206.0	-15.0; 168.0	10.4; 160.0	22.4; 198.0
12.	Dům	15.0	3.0; 44.0	-25.0; 43.0	-26.4; 82.0	1.6; 83.0
13.	Dům	15.0	-26.0; 143.0	-39.0; 118.0	-11.4; 103.6	1.6; 128.6
16.	Dům	30.0	57.0; 61.0	54.0; 39.0	98.8; 32.9	101.8; 54.9
17.	Dům	30.0	62.0; 106.0	60.0; 84.0	106.2; 79.8	108.2; 101.8
18.	Dům	30.0	72.0; 123.0	75.0; 144.0	119.9; 137.6	116.9; 116.6
19.	Dům	30.0	77.0; 167.0	81.0; 192.0	126.6; 184.7	122.6; 159.7
20.	Dům	45.0	146.0; 239.0	147.0; 221.0	117.2; 219.3	116.2; 237.3
21.	Dům	40.0	101.0; 250.0	127.0; 244.0	134.5; 276.4	108.5; 282.4
24.	Dům	20.0	-179.0; 406.0	-139.0; 460.0	-116.3; 443.2	-156.3; 389.2
25.	Dům	15.0	-241.0; 310.0	-252.0; 296.0	-262.7; 304.4	-251.7; 318.4
26.	Dům	15.0	-259.0; 291.0	-270.0; 277.0	-280.7; 285.4	-269.7; 299.4
27.	Dům	15.0	-253.0; 234.0	-245.0; 239.0	-267.2; 274.6	-275.2; 269.6

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SN.ZAD

Vytisknuto: 3.12.2005 21:08

T A B U L K A O B J E K T Ů								
Číslo	Typ	Výška	Bodů	p ů d o r y s [m]			Korekce pro	
				Bod č. 1	délka	šířka	odraz od stěn [dB]	
2	Dům	10.0	4	0;	0	152	96	3.0
4	Dům	15.0	4	-83;	171	125	74	3.0
5	Dům	35.0	4	170;	448	22	12	3.0
6	Dům	15.0	4	77;	503	18	11	3.0
7	Dům	15.0	4	-220;	249	42	9	3.0
8	Dům	15.0	4	-225;	332	18	14	3.0
9	Dům	15.0	4	35;	319	54	23	3.0
10	Dům	15.0	4	37;	253	36	26	3.0
11	Dům	15.0	4	-3;	206	40	27	3.0
12	Dům	15.0	4	3;	44	39	28	3.0
13	Dům	15.0	4	-26;	143	31	28	3.0
16	Dům	30.0	4	57;	61	45	22	3.0
17	Dům	30.0	4	62;	106	46	22	3.0
18	Dům	30.0	4	72;	123	45	21	3.0
19	Dům	30.0	4	77;	167	46	25	3.0
20	Dům	45.0	4	146;	239	30	18	3.0
21	Dům	40.0	4	101;	250	33	27	3.0
24	Dům	20.0	4	-179;	406	67	28	3.0
25	Dům	15.0	4	-241;	310	18	14	3.0
26	Dům	15.0	4	-259;	291	18	14	3.0
27	Dům	15.0	4	-253;	234	42	9	3.0

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

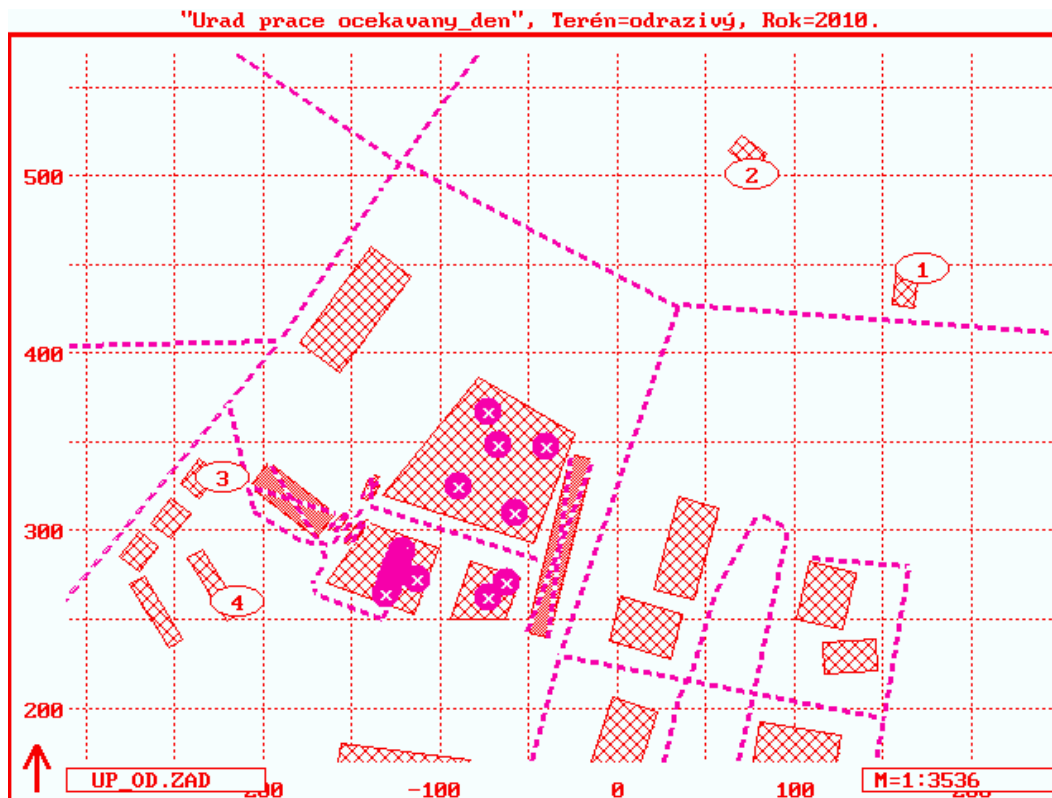
Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_SN.ZAD

Vytisknuto: 3.12.2005 21:08

T A B U L K A B O D Ů V Ý P O Č T U (N O C)								
Č.	výška	Souřadnice		LAeq (dB)			předch.	měření
				doprava	průmysl	celkem		
1	3.0	172.0;	447.7	49.5	0.0	49.5		
1	10.0	172.0;	447.7	49.5	0.0	49.5		
1	20.0	172.0;	447.7	49.4	0.0	49.4		
2	3.0	75.8;	501.4	50.1	0.0	50.1		
2	10.0	75.8;	501.4	50.1	0.0	50.1		
3	3.0	-223.4;	330.8	45.2	0.0	45.2		
3	10.0	-223.4;	330.8	45.2	0.0	45.2		
4	3.0	-215.0;	260.0	44.1	0.0	44.1		
4	10.0	-215.0;	260.0	44.1	0.0	44.1		

@PA

Očekávaný stav - den



HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_OD.ZAD

Vytištěno: 4.12.2005 10:54

K2. AUTOMOBILY: Porici 1 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 2862.00, podíl nákladních aut: 9 %.
/1 Krajní body: [35.0, 427.0] [309.0, 408.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 70.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K3. AUTOMOBILY: Opustena (V rovině)
Počet aut za hodinu: 2220.00, podíl nákladních aut: 10 %.
/1 Krajní body: [309.0, 408.0] [407.0, 417.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 69.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K4. AUTOMOBILY: Uhelna (V rovině)
Počet aut za hodinu: 1038.00, podíl nákladních aut: 8 %.
/1 Krajní body: [309.0, 408.0] [310.0, 544.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 65.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K5. AUTOMOBILY: Herspicka (V rovině)
Počet aut za hodinu: 2480.40, podíl nákladních aut: 10 %.
/1 Krajní body: [35.0, 427.0] [-32.0, 229.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 70.0 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-32.0, 229.0] [-56.0, 139.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.

LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 70.0 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [-56.0, 139.0] [-51.0, 34.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 70.0 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/4 Krajní body: [-51.0, 34.0] [-51.0,-203.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 70.0 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K6. PARKOVIŠTĚ: prk_hornb_a (V rovině)
Počet aut za hodinu: 33.33
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-43.0, -10.0] [-12.0,-195.1] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-12.0, -10.0] [-43.0,-195.1] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_OD.ZAD

Vytisknuto: 4.12.2005 10:54

K7. PARKOVIŠTĚ: park_hornb_2 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 33.33
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [78.0,-166.0] [-11.6,-187.6] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [73.0,-200.0] [-6.6,-153.6] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K8. AUTOMOBILY: a_B (V rovině)
Počet aut za hodinu: 86.40, podíl nákladních aut: 0 %
/1 Krajní body: [108.0, 285.0] [165.0, 280.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [165.0, 280.0] [151.0, 194.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K9. AUTOMOBILY: C-HERSP. (V rovině)
Počet aut za hodinu: 129.60, podíl nákladních aut: 0 %
/1 Krajní body: [151.0, 194.0] [117.0, 12.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 52.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [117.0, 12.0] [39.0, 23.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 52.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [39.0, 23.0] [-51.0, 34.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 52.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_OD.ZAD

Vytisknuto: 4.12.2005 10:54

K10. AUTOMOBILY: J_K_L (V rovině)
Počet aut za hodinu: 39.60, podíl nákladních aut: 0 %
/1 Krajní body: [39.0, 23.0] [26.0, 46.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 47.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [26.0, 46.0] [20.0, 105.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 47.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [20.0, 105.0] [17.0, 116.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.

LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 47.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/4 Krajní body: [17.0, 116.0] [23.0, 152.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 47.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/5 Krajní body: [23.0, 152.0] [35.0, 206.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 47.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K11. AUTOMOBILY: OKOLO VODY (V rovině)
Počet aut za hodinu: 26.40, podíl nákladních aut: 0 %.
/1 Krajní body: [35.0, 206.0] [42.0, 220.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 45.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [42.0, 220.0] [55.0, 265.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 45.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [55.0, 265.0] [80.0, 310.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 45.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/4 Krajní body: [80.0, 310.0] [96.0, 301.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 45.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/5 Krajní body: [96.0, 301.0] [77.0, 207.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 45.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/6 Krajní body: [77.0, 207.0] [39.0, 23.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 45.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_OD.ZAD

Vytisknuto: 4.12.2005 10:54

K12. AUTOMOBILY: B_HERP (V rovině)
Počet aut za hodinu: 115.20, podíl nákladních aut: 0 %.
/1 Krajní body: [151.0, 194.0] [-32.0, 229.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 52.0 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K13. PARKOVIŠTĚ: PARK_1 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 7.50
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [146.0, 154.0] [134.0, 38.3] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [125.0, 40.0] [155.0, 152.3] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K14. PARKOVIŠTĚ: PARK_2 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 7.50
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-46.0, 30.0] [111.0, 0.7] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [112.0, 8.0] [-47.0, 22.7] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K16. AUTOMOBILY: Nove Sady (V rovině)
Počet aut za hodinu: 980.40, podíl nákladních aut: 5 %.
/1 Krajní body: [-30.0, 638.0] [-134.0, 491.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 64.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K17. AUTOMOBILY: Renneska 1 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 522.00, podíl nákladních aut: 6 %.
/1 Krajní body: [-134.0, 491.0] [-190.0, 407.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 61.9 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K18. AUTOMOBILY: Vojtova (V rovině)
Počet aut za hodinu: 260.40, podíl nákladních aut: 8 %.
/1 Krajní body: [-190.0, 407.0] [-660.0, 399.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 59.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K19. PARKOVIŠTĚ: PARKING Herspicka (V rovině)
Počet aut za hodinu: 13.00
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-26.0, 343.0] [-39.1, 239.8] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 46.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-14.0, 340.0] [-51.1, 242.8] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 46.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_OD.ZAD

Vytisknuto: 4.12.2005 10:54

K21. AUTOMOBILY: Obslužna JUST (V rovině)
Počet aut za hodinu: 100.20, podíl nákladních aut: 0 %.
/1 Krajní body: [-45.0, 284.0] [-142.0, 314.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 51.4 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-142.0, 314.0] [-161.0, 292.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 51.4 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [-161.0, 292.0] [-178.0, 294.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 51.4 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/4 Krajní body: [-178.0, 294.0] [-208.0, 313.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 51.4 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K22. PARKOVIŠTĚ: park 2 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 1.00
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-139.0, 332.0] [-138.9, 316.2] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 35.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-145.0, 319.0] [-132.9, 329.2] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 35.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K23. PARKOVIŠTĚ: park3 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 0.83
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-162.0, 302.0] [-148.9, 310.2] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-152.0, 313.0] [-158.9, 299.2] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K24. PARKOVIŠTĚ: park4 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 1.00
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-140.0, 305.0] [-154.6, 293.9] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 35.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-144.0, 308.0] [-150.6, 290.9] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 35.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K25. AUTOMOBILY: Renneska 2 (V rovině)

Počet aut za hodinu: 260.40, podíl nákladních aut: 6 %.
/1 Krajní body: [-191.0, 406.0] [-333.0, 235.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 58.9 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_OD.ZAD

Vytlačeno: 4.12.2005 10:54

K26. AUTOMOBILY: Napojeni (V rovině)
Počet aut za hodinu: 100.20, podíl nákladních aut: 0 %.
/1 Krajní body: [-219.0, 371.0] [-205.0, 312.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 51.4 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K27. AUTOMOBILY: Porici 2 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 2022.00, podíl nákladních aut: 7 %.
/1 Krajní body: [37.0, 425.0] [-121.0, 508.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 68.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K28. AUTOMOBILY: Porici 3 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 1400.40, podíl nákladních aut: 7 %.
/1 Krajní body: [-124.0, 508.0] [-217.0, 570.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 66.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K29. PARKOVIŠTĚ: Parkoviste UP (V rovině)
Počet aut za hodinu: 18.75
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-207.0, 325.0] [-159.5, 309.4] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 48.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-170.0, 296.0] [-196.5, 338.4] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 48.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K30. AUTOMOBILY: Prijezd UP (V rovině)
Počet aut za hodinu: 7.50, podíl nákladních aut: 0 %.
/1 Krajní body: [-166.0, 291.0] [-165.0, 282.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 40.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-165.0, 282.0] [-173.0, 270.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 40.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [-173.0, 270.0] [-170.0, 264.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 40.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/4 Krajní body: [-170.0, 264.0] [-132.0, 250.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 40.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/5 Krajní body: [-132.0, 250.0] [-129.0, 257.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 40.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_OD.ZAD

Vytlačeno: 4.12.2005 10:54

P R Ů M Y S L O V Ě				Z D R O J E				
Zdroj	Obj	[x ; y]	výška [m]	Q	L2 [dB]	Plocha [m2]	Lw [dB]	RMin [m]
P 1	18	-73.0 ; 368.0	31.0	2.0	85.0	1.000	85.0	0.40

ÚŘAD PRÁCE BRNO-MĚSTO
HLUKOVÁ STUDIE

P 2	18	-40.0;	348.0	31.0	2.0	85.0	1.000	85.0	0.40
P 3	18	-58.0;	311.0	31.0	2.0	85.0	1.000	85.0	0.40
P 4	19	-72.6;	263.1	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 5	18	-67.0;	349.0	32.5	2.0	70.0	1.000	70.0	0.40
P 6	18	-89.0;	326.0	32.5	2.0	70.0	1.000	70.0	0.40
P 7	19	-62.4;	271.5	32.5	2.0	70.0	1.000	70.0	0.40
P 9	24	-121.5;	289.0	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 10	24	-123.0;	285.0	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 11	24	-124.5;	281.0	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 12	24	-126.0;	277.0	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 13	24	-127.5;	273.0	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 14	24	-129.0;	269.0	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 15	24	-130.5;	265.0	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 16	24	-113.0;	273.0	32.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_OD.ZAD

Vytisknuto: 4.12.2005 10:54

Opis zadání - objekty							
Číslo	Typ	výška (m)	souřadnice objektu v (m)				
			bod č. 1/5	bod č. 2/6	bod č. 3	bod č. 4	
2.	Dům	10.0	0.0; 0.0	-6.0; -116.0	72.0; -162.0	95.0; -12.0	
4.	Dům	15.0	-83.0; 171.0	-156.0; 180.0	-171.3; 55.9	-98.3; 46.9	
5.	Dům	35.0	170.0; 448.0	167.0; 426.0	155.0; 427.6	158.0; 449.6	
6.	Dům	15.0	77.0; 503.0	63.0; 514.0	70.0; 523.0	84.0; 512.0	
7.	Dům	15.0	-220.0; 249.0	-212.0; 254.0	-234.2; 289.6	-242.2; 284.6	
8.	Dům	15.0	-225.0; 332.0	-236.0; 318.0	-246.7; 326.4	-235.7; 340.4	
9.	Dům	15.0	35.0; 319.0	21.0; 267.0	43.2; 261.0	57.2; 313.0	
10.	Dům	15.0	37.0; 253.0	30.0; 228.0	-4.5; 237.7	2.5; 262.7	
11.	Dům	15.0	-3.0; 206.0	-15.0; 168.0	10.4; 160.0	22.4; 198.0	
12.	Dům	15.0	3.0; 44.0	-25.0; 43.0	-26.4; 82.0	1.6; 83.0	
13.	Dům	15.0	-26.0; 143.0	-39.0; 118.0	-11.4; 103.6	1.6; 128.6	
16.	Dům	30.0	57.0; 61.0	54.0; 39.0	98.8; 32.9	101.8; 54.9	
17.	Dům	30.0	62.0; 106.0	60.0; 84.0	106.2; 79.8	108.2; 101.8	
18.	Dům	30.0	72.0; 123.0	75.0; 144.0	119.9; 137.6	116.9; 116.6	
19.	Dům	30.0	77.0; 167.0	81.0; 192.0	126.6; 184.7	122.6; 159.7	
20.	Dům	45.0	146.0; 239.0	147.0; 221.0	117.2; 219.3	116.2; 237.3	
21.	Dům	40.0	101.0; 250.0	127.0; 244.0	134.5; 276.4	108.5; 282.4	
22.	Dům	30.0	-78.0; 386.0	-24.0; 355.0	-47.0; 293.0	-132.0; 320.0	
23.	Dům	21.0	-55.0; 273.0	-63.0; 250.0	-94.0; 250.0	-83.0; 283.0	
24.	Dům	20.0	-179.0; 406.0	-139.0; 460.0	-116.3; 443.2	-156.3; 389.2	
25.	Dům	15.0	-241.0; 310.0	-252.0; 296.0	-262.7; 304.4	-251.7; 318.4	
26.	Dům	15.0	-259.0; 291.0	-270.0; 277.0	-280.7; 285.4	-269.7; 299.4	
27.	Dům	15.0	-253.0; 234.0	-245.0; 239.0	-267.2; 274.6	-275.2; 269.6	
28.	Dům	30.0	-164.0; 271.0	-115.0; 253.0	-101.0; 290.0	-140.0; 304.0	

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_OD.ZAD

Vytisknuto: 4.12.2005 10:54

T A B U L K A O B J E K T Ů							
Číslo	Typ	Výška	Bodů	p ů d o r y s [m]			Korekce pro odraz od stěn [dB]
				Bod č. 1	délka	šířka	
2	Dům	10.0	4	0; 0	152	96	3.0
4	Dům	15.0	4	-83; 171	125	74	3.0
5	Dům	35.0	4	170; 448	22	12	3.0
6	Dům	15.0	4	77; 503	18	11	3.0
7	Dům	15.0	4	-220; 249	42	9	3.0
8	Dům	15.0	4	-225; 332	18	14	3.0
9	Dům	15.0	4	35; 319	54	23	3.0
10	Dům	15.0	4	37; 253	36	26	3.0
11	Dům	15.0	4	-3; 206	40	27	3.0
12	Dům	15.0	4	3; 44	39	28	3.0
13	Dům	15.0	4	-26; 143	31	28	3.0
16	Dům	30.0	4	57; 61	45	22	3.0
17	Dům	30.0	4	62; 106	46	22	3.0
18	Dům	30.0	4	72; 123	45	21	3.0
19	Dům	30.0	4	77; 167	46	25	3.0
20	Dům	45.0	4	146; 239	30	18	3.0
21	Dům	40.0	4	101; 250	33	27	3.0

ÚŘAD PRÁCE BRNO-MĚSTO
HLUKOVÁ STUDIE

22	Dům	30.0	4	-78;	386	89	79	3.0
23	Dům	21.0	4	-55;	273	35	30	3.0
24	Dům	20.0	4	-179;	406	67	28	3.0
25	Dům	15.0	4	-241;	310	18	14	3.0
26	Dům	15.0	4	-259;	291	18	14	3.0
27	Dům	15.0	4	-253;	234	42	9	3.0
28	Dům	30.0	4	-164;	271	52	40	3.0

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

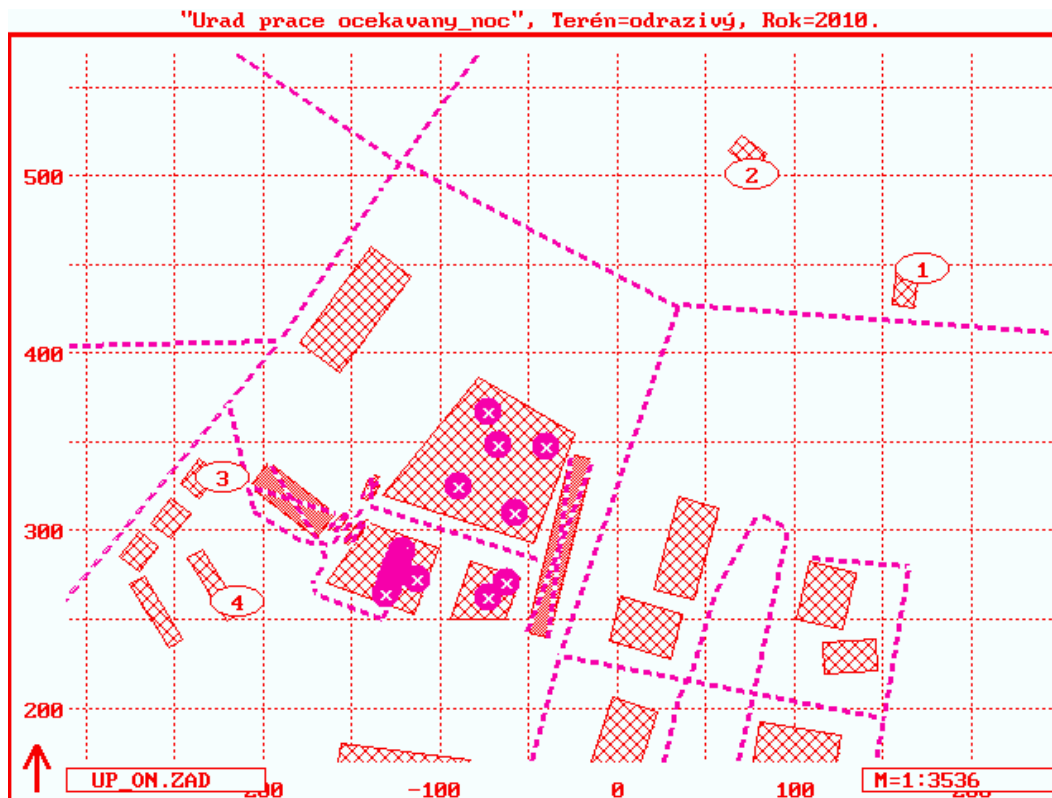
Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_OD.ZAD

Vytisknuto: 4.12.2005 10:54

T A B U L K A B O D Ů V Ý P O Č T U (D E N)								
Č.	výška	Souřadnice		LAeq (dB)			předch.	měření
				doprava	průmysl	celkem		
1	3.0	172.0;	447.7	62.2	12.6	62.2		
1	10.0	172.0;	447.7	62.2	13.0	62.2		
1	20.0	172.0;	447.7	62.2	13.9	62.2		
2	3.0	75.8;	501.4	63.1	29.8	63.1		
2	10.0	75.8;	501.4	63.1	31.0	63.1		
3	3.0	-223.4;	330.8	57.3	28.9	57.3		
3	10.0	-223.4;	330.8	57.3	31.4	57.3		
4	3.0	-215.0;	260.0	54.6	27.3	54.6		
4	10.0	-215.0;	260.0	54.6	29.7	54.6		

@PA

Očekávaný stav - noc



HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_ON.ZAD

Vytištěno: 4.12.2005 10:55

K2. AUTOMOBILY: Porici 1 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 238.50, podíl nákladních aut: 3 %.
/1 Krajní body: [35.0, 427.0] [309.0, 408.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 57.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K3. AUTOMOBILY: Opustena (V rovině)
Počet aut za hodinu: 185.00, podíl nákladních aut: 3 %.
/1 Krajní body: [309.0, 408.0] [407.0, 417.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 56.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K4. AUTOMOBILY: Uhelna (V rovině)
Počet aut za hodinu: 86.50, podíl nákladních aut: 2 %.
/1 Krajní body: [309.0, 408.0] [310.0, 544.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 53.0 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K5. AUTOMOBILY: Herspicka (V rovině)
Počet aut za hodinu: 206.70, podíl nákladních aut: 3 %.
/1 Krajní body: [35.0, 427.0] [-32.0, 229.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 57.2 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-32.0, 229.0] [-56.0, 139.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.

LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 57.2 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [-56.0, 139.0] [-51.0, 34.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 57.2 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/4 Krajní body: [-51.0, 34.0] [-51.0,-203.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 57.2 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K6. PARKOVIŠTĚ: prk_hornb_a (V rovině)
Počet aut za hodinu: 33.33
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-43.0, -10.0] [-12.0,-195.1] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-12.0, -10.0] [-43.0,-195.1] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_ON.ZAD

Vytisknuto: 4.12.2005 10:55

K7. PARKOVIŠTĚ: park_hornb_2 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 33.33
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [78.0,-166.0] [-11.6,-187.6] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [73.0,-200.0] [-6.6,-153.6] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 50.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K8. AUTOMOBILY: a_B (V rovině)
Počet aut za hodinu: 7.20, podíl nákladních aut: 0 %
/1 Krajní body: [108.0, 285.0] [165.0, 280.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 39.9 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [165.0, 280.0] [151.0, 194.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 39.9 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K9. AUTOMOBILY: C-HERSP. (V rovině)
Počet aut za hodinu: 10.80, podíl nákladních aut: 0 %
/1 Krajní body: [151.0, 194.0] [117.0, 12.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 41.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [117.0, 12.0] [39.0, 23.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 41.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [39.0, 23.0] [-51.0, 34.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 41.7 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_ON.ZAD

Vytisknuto: 4.12.2005 10:55

K10. AUTOMOBILY: J_K_L (V rovině)
Počet aut za hodinu: 3.30, podíl nákladních aut: 0 %
/1 Krajní body: [39.0, 23.0] [26.0, 46.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 36.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [26.0, 46.0] [20.0, 105.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 36.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [20.0, 105.0] [17.0, 116.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.

LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 36.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/4 Krajní body: [17.0, 116.0] [23.0, 152.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 36.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/5 Krajní body: [23.0, 152.0] [35.0, 206.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 36.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K11. AUTOMOBILY: OKOLO VODY (V rovině)
Počet aut za hodinu: 2.20, podíl nákladních aut: 0 %.
/1 Krajní body: [35.0, 206.0] [42.0, 220.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [42.0, 220.0] [55.0, 265.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [55.0, 265.0] [80.0, 310.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/4 Krajní body: [80.0, 310.0] [96.0, 301.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/5 Krajní body: [96.0, 301.0] [77.0, 207.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/6 Krajní body: [77.0, 207.0] [39.0, 23.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_ON.ZAD

Vytisknuto: 4.12.2005 10:55

K12. AUTOMOBILY: B_HERP (V rovině)
Počet aut za hodinu: 9.60, podíl nákladních aut: 0 %.
/1 Krajní body: [151.0, 194.0] [-32.0, 229.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 41.2 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K13. PARKOVIŠTĚ: PARK_1 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 7.50
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [146.0, 154.0] [134.0, 38.3] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [125.0, 40.0] [155.0, 152.3] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K14. PARKOVIŠTĚ: PARK_2 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 7.50
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-46.0, 30.0] [111.0, 0.7] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [112.0, 8.0] [-47.0, 22.7] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 44.1 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K16. AUTOMOBILY: Nove Sady (V rovině)
Počet aut za hodinu: 81.70, podíl nákladních aut: 2 %.
/1 Krajní body: [-30.0, 638.0] [-134.0, 491.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 52.8 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K17. AUTOMOBILY: Renneska 1 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 43.50, podíl nákladních aut: 2 %.
/1 Krajní body: [-134.0, 491.0] [-190.0, 407.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 49.2 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K18. AUTOMOBILY: Vojtova (V rovině)
Počet aut za hodinu: 21.70, podíl nákladních aut: 2 %.
/1 Krajní body: [-190.0, 407.0] [-660.0, 399.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 46.2 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K19. PARKOVIŠTĚ: PARKING Herspicka (V rovině)
Počet aut za hodinu: 13.00
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-26.0, 343.0] [-39.1, 239.8] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 46.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-14.0, 340.0] [-51.1, 242.8] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 46.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_ON.ZAD

Vytisknuto: 4.12.2005 10:55

K21. AUTOMOBILY: Obslužna JUST (V rovině)
Počet aut za hodinu: 8.35, podíl nákladních aut: 0 %.
/1 Krajní body: [-45.0, 284.0] [-142.0, 314.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: před
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 40.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-142.0, 314.0] [-161.0, 292.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 40.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [-161.0, 292.0] [-178.0, 294.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 40.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/4 Krajní body: [-178.0, 294.0] [-208.0, 313.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 40.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K22. PARKOVIŠTĚ: park 2 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 1.00
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-139.0, 332.0] [-138.9, 316.2] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 35.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-145.0, 319.0] [-132.9, 329.2] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 35.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K23. PARKOVIŠTĚ: park3 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 0.83
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-162.0, 302.0] [-148.9, 310.2] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-152.0, 313.0] [-158.9, 299.2] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 34.5 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K24. PARKOVIŠTĚ: park4 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 1.00
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-140.0, 305.0] [-154.6, 293.9] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 35.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-144.0, 308.0] [-150.6, 290.9] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 35.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K25. AUTOMOBILY: Renneska 2 (V rovině)

Počet aut za hodinu: 21.70, podíl nákladních aut: 2 %.
/1 Krajní body: [-191.0, 406.0] [-333.0, 235.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 46.2 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_ON.ZAD

Vytlačeno: 4.12.2005 10:55

K26. AUTOMOBILY: Napojeni (V rovině)
Počet aut za hodinu: 8.35, podíl nákladních aut: 0 %.
/1 Krajní body: [-219.0, 371.0] [-205.0, 312.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 40.6 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K27. AUTOMOBILY: Porici 2 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 168.50, podíl nákladních aut: 2 %.
/1 Krajní body: [37.0, 425.0] [-121.0, 508.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: oba
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 55.9 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K28. AUTOMOBILY: Porici 3 (V rovině)
Počet aut za hodinu: 116.70, podíl nákladních aut: 2 %.
/1 Krajní body: [-124.0, 508.0] [-217.0, 570.0] m.
Výpočtová rychlost: 45.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: za
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 54.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K29. PARKOVIŠTĚ: Parkoviste UP (V rovině)
Počet aut za hodinu: 2.50
Kryt vozovky: Aa, F3: 1.0, sklon vozovky: 0 stupňů
/1 Krajní body: [-207.0, 325.0] [-159.5, 309.4] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 39.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-170.0, 296.0] [-196.5, 338.4] m.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 39.3 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

K30. AUTOMOBILY: Prijezd UP (V rovině)
Počet aut za hodinu: 1.00, podíl nákladních aut: 0 %.
/1 Krajní body: [-166.0, 291.0] [-165.0, 282.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 31.4 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/2 Krajní body: [-165.0, 282.0] [-173.0, 270.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 31.4 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/3 Krajní body: [-173.0, 270.0] [-170.0, 264.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 31.4 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/4 Krajní body: [-170.0, 264.0] [-132.0, 250.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 31.4 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.
/5 Krajní body: [-132.0, 250.0] [-129.0, 257.0] m.
Výpočtová rychlost: 30.0 km/h, kryt: Aa, F3: 1.0 Křižovatka: ne
Sklon vozovky: 0.0% . Čtyřproudá vozovka: ne.
LAeq v ref. vzdálenosti 7,5 m: 31.4 dB. Uživ.korekce: 0.0 dB.

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_ON.ZAD

Vytlačeno: 4.12.2005 10:55

P R Ů M Y S L O V Ě				Z D R O J E				
Zdroj	Obj	[x ; y]	výška [m]	Q	L2 [dB]	Plocha [m2]	Lw [dB]	RMin [m]
P 1	18	-73.0 ; 368.0	31.0	2.0	85.0	1.000	85.0	0.40

ÚŘAD PRÁCE BRNO-MĚSTO
HLUKOVÁ STUDIE

P 2	18	-40.0;	348.0	31.0	2.0	85.0	1.000	85.0	0.40
P 3	18	-58.0;	311.0	31.0	2.0	85.0	1.000	85.0	0.40
P 4	19	-72.6;	263.1	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 5	18	-67.0;	349.0	32.5	2.0	70.0	1.000	70.0	0.40
P 6	18	-89.0;	326.0	32.5	2.0	70.0	1.000	70.0	0.40
P 7	19	-62.4;	271.5	32.5	2.0	70.0	1.000	70.0	0.40
P 8	24	-121.5;	289.0	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 9	24	-123.0;	285.0	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 10	24	-124.5;	281.0	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 11	24	-126.0;	277.0	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 12	24	-127.5;	273.0	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 13	24	-129.0;	269.0	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 14	24	-130.5;	265.0	31.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40
P 15	24	-113.0;	273.0	32.0	2.0	80.0	1.000	80.0	0.40

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_ON.ZAD

Vytisknuto: 4.12.2005 10:55

Opis zadání - objekty							
Číslo	Typ	výška (m)	souřadnice objektu v (m)				
			bod č. 1/5	bod č. 2/6	bod č. 3	bod č. 4	
2.	Dům	10.0	0.0; 0.0	-6.0; -116.0	72.0; -162.0	95.0; -12.0	
4.	Dům	15.0	-83.0; 171.0	-156.0; 180.0	-171.3; 55.9	-98.3; 46.9	
5.	Dům	35.0	170.0; 448.0	167.0; 426.0	155.0; 427.6	158.0; 449.6	
6.	Dům	15.0	77.0; 503.0	63.0; 514.0	70.0; 523.0	84.0; 512.0	
7.	Dům	15.0	-220.0; 249.0	-212.0; 254.0	-234.2; 289.6	-242.2; 284.6	
8.	Dům	15.0	-225.0; 332.0	-236.0; 318.0	-246.7; 326.4	-235.7; 340.4	
9.	Dům	15.0	35.0; 319.0	21.0; 267.0	43.2; 261.0	57.2; 313.0	
10.	Dům	15.0	37.0; 253.0	30.0; 228.0	-4.5; 237.7	2.5; 262.7	
11.	Dům	15.0	-3.0; 206.0	-15.0; 168.0	10.4; 160.0	22.4; 198.0	
12.	Dům	15.0	3.0; 44.0	-25.0; 43.0	-26.4; 82.0	1.6; 83.0	
13.	Dům	15.0	-26.0; 143.0	-39.0; 118.0	-11.4; 103.6	1.6; 128.6	
16.	Dům	30.0	57.0; 61.0	54.0; 39.0	98.8; 32.9	101.8; 54.9	
17.	Dům	30.0	62.0; 106.0	60.0; 84.0	106.2; 79.8	108.2; 101.8	
18.	Dům	30.0	72.0; 123.0	75.0; 144.0	119.9; 137.6	116.9; 116.6	
19.	Dům	30.0	77.0; 167.0	81.0; 192.0	126.6; 184.7	122.6; 159.7	
20.	Dům	45.0	146.0; 239.0	147.0; 221.0	117.2; 219.3	116.2; 237.3	
21.	Dům	40.0	101.0; 250.0	127.0; 244.0	134.5; 276.4	108.5; 282.4	
22.	Dům	30.0	-78.0; 386.0	-24.0; 355.0	-47.0; 293.0	-132.0; 320.0	
23.	Dům	21.0	-55.0; 273.0	-63.0; 250.0	-94.0; 250.0	-83.0; 283.0	
24.	Dům	20.0	-179.0; 406.0	-139.0; 460.0	-116.3; 443.2	-156.3; 389.2	
25.	Dům	15.0	-241.0; 310.0	-252.0; 296.0	-262.7; 304.4	-251.7; 318.4	
26.	Dům	15.0	-259.0; 291.0	-270.0; 277.0	-280.7; 285.4	-269.7; 299.4	
27.	Dům	15.0	-253.0; 234.0	-245.0; 239.0	-267.2; 274.6	-275.2; 269.6	
28.	Dům	30.0	-164.0; 271.0	-115.0; 253.0	-101.0; 290.0	-140.0; 304.0	

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_ON.ZAD

Vytisknuto: 4.12.2005 10:55

T A B U L K A O B J E K T Ů							
Číslo	Typ	Výška	Bodů	p ů d o r y s [m]			Korekce pro odraz od stěn [dB]
				Bod č. 1	délka	šířka	
2	Dům	10.0	4	0; 0	152	96	3.0
4	Dům	15.0	4	-83; 171	125	74	3.0
5	Dům	35.0	4	170; 448	22	12	3.0
6	Dům	15.0	4	77; 503	18	11	3.0
7	Dům	15.0	4	-220; 249	42	9	3.0
8	Dům	15.0	4	-225; 332	18	14	3.0
9	Dům	15.0	4	35; 319	54	23	3.0
10	Dům	15.0	4	37; 253	36	26	3.0
11	Dům	15.0	4	-3; 206	40	27	3.0
12	Dům	15.0	4	3; 44	39	28	3.0
13	Dům	15.0	4	-26; 143	31	28	3.0
16	Dům	30.0	4	57; 61	45	22	3.0
17	Dům	30.0	4	62; 106	46	22	3.0
18	Dům	30.0	4	72; 123	45	21	3.0
19	Dům	30.0	4	77; 167	46	25	3.0
20	Dům	45.0	4	146; 239	30	18	3.0
21	Dům	40.0	4	101; 250	33	27	3.0

ÚŘAD PRÁCE BRNO-MĚSTO
HLUKOVÁ STUDIE

22	Dům	30.0	4	-78;	386	89	79	3.0
23	Dům	21.0	4	-55;	273	35	30	3.0
24	Dům	20.0	4	-179;	406	67	28	3.0
25	Dům	15.0	4	-241;	310	18	14	3.0
26	Dům	15.0	4	-259;	291	18	14	3.0
27	Dům	15.0	4	-253;	234	42	9	3.0
28	Dům	30.0	4	-164;	271	52	40	3.0

@PA

HLUK+ verze 6.03

Uživatel: 4028/Ing. Petr Mynář

Soubor: C:\HLUKPLUS\UP_ON.ZAD

Vytisknuto: 4.12.2005 10:55

T A B U L K A B O D Ů V Ý P O Č T U (N O C)								
Č.	výška	Souřadnice		LAeq (dB)			předch.	měření
				doprava	průmysl	celkem		
1	3.0	172.0;	447.7	49.5	12.6	49.5		
1	10.0	172.0;	447.7	49.5	13.0	49.5		
1	20.0	172.0;	447.7	49.5	13.9	49.5		
2	3.0	75.8;	501.4	50.2	29.8	50.3		
2	10.0	75.8;	501.4	50.2	31.0	50.3		
3	3.0	-223.4;	330.8	45.6	28.9	45.7		
3	10.0	-223.4;	330.8	45.6	31.4	45.8		
4	3.0	-215.0;	260.0	42.1	27.3	42.3		
4	10.0	-215.0;	260.0	42.2	29.7	42.4		

@PA

PŘÍLOHA 3

(ROZPTYLOVÁ STUDIE)



ROZPTYLOVÁ STUDIE

ÚŘAD PRÁCE BRNO - MĚSTO

Zpracováno podle metodiky SYMOS 97 vydané
ČHMÚ Praha v roce 1998 a její aktualizace
dle zákona č. 86/2002 Sb.
a nařízení vlády č. 350/2002 Sb.

prosinec 2005

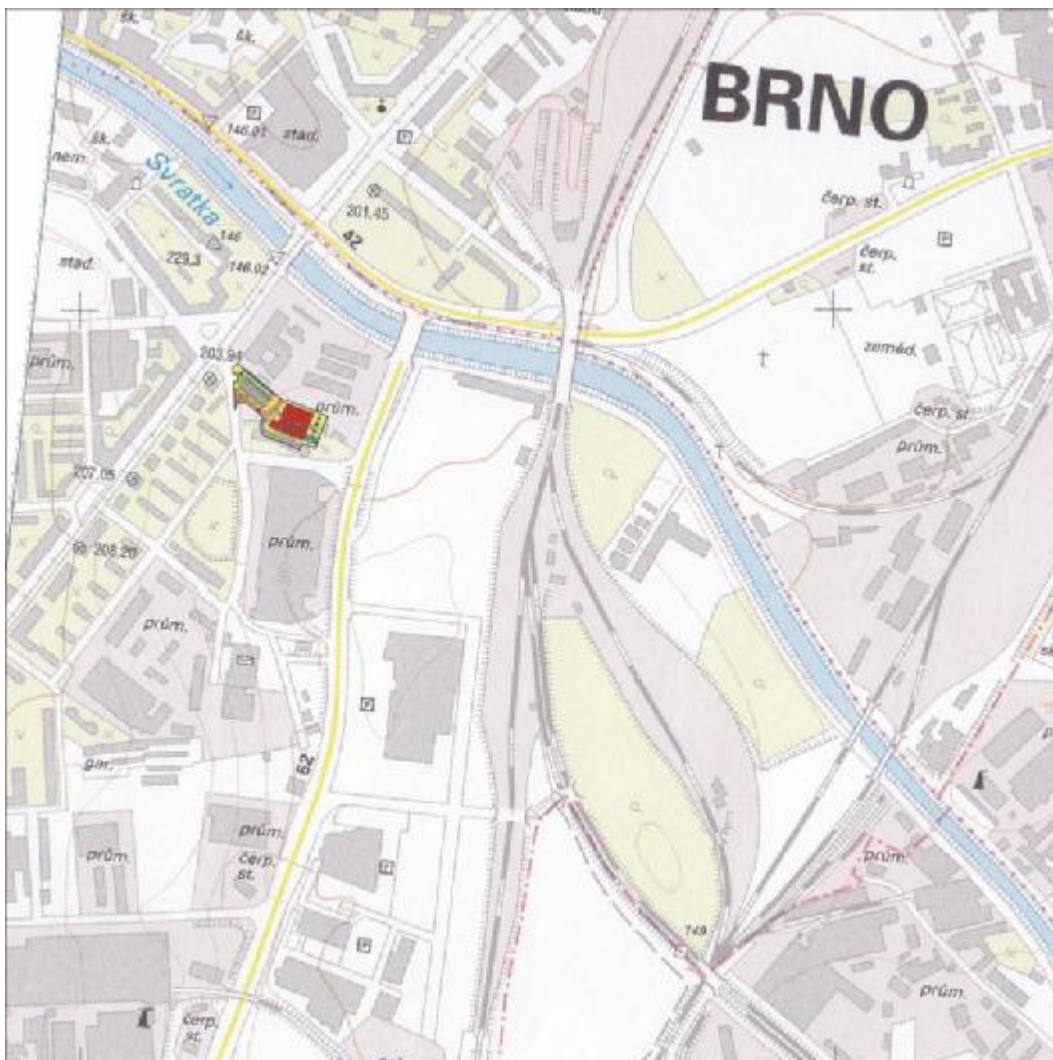
Obsah

1. ÚVOD	3
2. POPIS METODIKY	4
3. VSTUPNÍ ÚDAJE	6
3.1. ÚDAJE O ZDROJÍCH	6
3.2. METEOROLOGICKÉ PODKLADY	6
3.3. ÚDAJE O TOPOGRAFICKÉM ROZLOŽENÍ REFERENČNÍCH BODŮ	7
3.4. ÚDAJE O IMISNÍCH LIMITECH A PŘÍPUSTNÝCH KONCENTRACÍCH ZNEČIŠŤUJÍCÍCH LÁTEK	7
4. ÚROVEŇ STÁVAJÍCÍ IMISNÍ ZÁTĚŽE	8
4.1. VÝSLEDKY MĚŘENÍ STÁVAJÍCÍ IMISNÍ ZÁTĚŽE ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ	8
4.2. VÝSLEDKY VÝPOČTU STÁVAJÍCÍ IMISNÍ ZÁTĚŽE ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ	8
4.3. DISKUSE ÚROVNĚ IMISNÍ ZÁTĚŽE ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ	9
5. VÝSLEDKY VÝPOČTU	10
5.1. VÝSLEDKY VÝPOČTU IMISNÍHO PŘÍSPĚVKU PROVOZU AREÁLU	10
5.1.1. HODNOTY PRŮMĚRNÝCH ROČNÍCH KONCENTRACÍ NO ₂	10
5.1.2. HODNOTY MAXIMÁLNÍCH HODINOVÝCH KONCENTRACÍ NO ₂	11
5.1.3. DOBY PŘEKROČENÍ LIMITNÍCH KONCENTRACÍ	11
5.2. VÝSLEDKY VÝPOČTU IMISNÍHO PŘÍSPĚVKU PROVOZU – NEJBLIŽŠÍ OBYTNÉ OBJEKTY	11
6. CELKOVÉ HODNOCENÍ VLIVU ZÁMĚRU	12
6.1. CELKOVÉ HODNOCENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA IMISNÍ ZÁTĚŽ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ	12
7. ZÁVĚRY	12

1. Úvod

Tato rozptylová studie byla zpracována jako součást oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Předmětem vyhodnocení byl přírůstek imisní zátěže způsobený provozem novostavby Úřadu práce při ul. Heršpické v Brně.

Poloha areálu je znázorněna na následujícím obrázku (budova je vyznačena červeně):



Rozptylová studie vyhodnocuje příspěvek imisní zátěže vyvolaný provozem nově instalovaných kotlů a záměrem vyvolané automobilové dopravy. Výsledkem výpočtu je příspěvek ke stávající imisní zátěži hodnoceného území, vyvolaný provozem uvedeného zdroje.

Výpočtově byla hodnocena imisní zátěž oxidem dusičitým (NO_2).

Jako zdrojová data pro výpočet byly použity hodnoty předané projektantem stavby a údaje Českého hydrometeorologického ústavu Praha (ČHMÚ).

Pro výpočet byl použit počítačový program SYMOS 97p, verze 2003 vytvořený společností IDEA-ENVI s.r.o. podle metodiky SYMOS 97 vydané ČHMÚ Praha v roce 1998 a její aktualizace dle zákona č. 86/2002 Sb. a nařízení vlády č. 350/2002 Sb.

2. Popis metodiky

Metodika SYMOS 97 pro výpočet znečištění ovzduší vychází z nejnovějších dostupných poznatků získaných domácím i zahraničním výzkumem, navazuje na dříve používanou metodiku (Metodika výpočtu znečištění ovzduší pro stanovení a kontrolu technických parametrů zdrojů) vydanou Ministerstvem lesního a vodního hospodářství ČR v roce 1979 a podstatným způsobem ji rozšiřuje.

Metodika SYMOS 97 umožňuje:

- výpočet znečištění ovzduší plynnými látkami a prachem z bodových, liniových a plošných zdrojů
- výpočet znečištění od většího počtu zdrojů
- stanovit charakteristiky znečištění v husté geometrické síti referenčních bodů a připravit tímto způsobem podklady pro názorné kartografické zpracování výsledků výpočtů
- brát v úvahu statistické rozložení směru a rychlosti větru vztahované ke třídám stability mezní vrstvy ovzduší podle klasifikace Bubníka a Koldovského
- odhad koncentrace znečišťujících látek při bezvětří a pod inverzní vrstvou ve složitém terénu

Pro každý referenční bod umožňuje metodika výpočet těchto základních charakteristik znečištění ovzduší:

- maximální možné krátkodobé (hodinové) hodnoty koncentrací znečišťujících látek, které se mohou vyskytnout ve všech třídách rychlosti větru a stability ovzduší
- maximální možné krátkodobé (hodinové) hodnoty koncentrací znečišťujících látek bez ohledu na třídu stability a rychlost větru
- roční průměrné koncentrace
- dobu trvání koncentrací převyšujících určité, předem zadané, hodnoty (např. imisní limity)

Jako doplňkové charakteristiky je podle metodiky možno:

- stanovit výšku komína s ohledem na splnění imisních limitů
- stanovit podíl zdrojů znečištění ovzduší na celkovém znečištění do vzdálenosti 100 km od zdrojů
- stanovit doby překročení zvolených koncentrací pro zdroj se sezónně proměnnou emisí
- vypočítat spad prachu
- vyhodnotit rozptyl exhalací vypouštěných chladícími věžemi

Programové vybavení

Pro vlastní provedení výpočtu byl použit počítačový program firmy IDEA-ENVI. Program vychází z výše zmíněné metodiky SYMOS'97.

Hodnoty vypočtených koncentrací v referenčním bodě závisejí mimo jiné na tvaru terénu mezi zdrojem a referenčním bodem. Pro výpočet vstupuje terén formou matice hodnot výškopisu v požadované oblasti o libovolné velikosti buňky.

Do výpočtu může být zahrnut vliv převýšení v malých vzdálenostech, protože v řadě případů je nutné vypočítat znečištění i v malých vzdálenostech od komína, kdy ještě vlečka nedosahuje své maximální výšky. V metodice je zahrnut tvar křivky, po které stoupají exhalace, a tedy počítat koncentrace i ve velmi malé vzdálenosti od zdroje. Vyskytuje-li se několik komínů blízko sebe tak, že se jejich kouřové vlečky mohou vzájemně ovlivňovat, celkové převýšení vleček vzrůstá. Ve výpočtovém modelu jsou zahrnuty vztahy, kterým se toto zvýšení vypočte.

V programu je zahrnuto i zeslabení vlivu nízkých zdrojů na znečištění ovzduší na horách, protože v atmosféře existují zadržující vrstvy, nad které se znečištění z nízkých zdrojů nemůže dostat. Model obsahuje vztahy vyjadřující statistickou četnost výskytu horní hranice inverze, které jsou odvozeny z aerologických měření teplotního zvrstvení ovzduší a hladinou 850 hPa na meteorologické stanici Praha-Libuš.

Pro výpočet ročních průměrů se pro každý zdroj udává také relativní roční využití maximálního výkonu.

V případě, kdy mezi zdrojem a referenčním bodem je terén zvýšený se předpokládá, že kouřová vlečka vystupuje podél svahů vzhůru a použije se korekce efektivní výšky komínu.

Fyzikální a chemické procesy

Znečišťující látky se v atmosféře podrobují různým procesům, jejichž přičiněním jsou z atmosféry odstraňovány. Jedná se buď o chemické nebo fyzikální procesy. Fyzikální procesy se dále dělí na mokrou a suchou depozici, podle způsobu jakým jsou příměsi odstraňovány.

- Suchá depozice: je zachytávání plynné nebo pevné látky na zemském povrchu.
- Mokrý depozice: je vychytávání těchto látek padajícími srážkami.

Kategorie znečišťujících látek

Model uvažuje průměrnou dobu setrvání látky v atmosféře, kterou je možno stanovit pro řadu látek. Pro první přiblížení se látky dělí do tří kategorií a výsledná koncentrace se vypočítá zahrnutím korekce na depozici a transformaci podle daných vztahů pro danou kategorii znečišťující látky. Jednotlivé znečišťující látky jsou rozděleny do kategorií podle průměrné doby setrvání v atmosféře.

- Kat. I - 20 hodin
- Kat. II - 6 dní
- Kat. III - 2 roky

Výpočet koncentrací z plošných zdrojů

Plošný zdroj se rozdělí na dostatečný počet čtvercových plošných elementů. Velikost elementů se volí v závislosti na vzdálenosti nejbližšího referenčního bodu.

Výpočet koncentrací z liniových zdrojů

Stejně jako u plošných zdrojů koncentraci od liniového zdroje vypočítáme tak, že liniový zdroj rozdělíme na dostatečný počet délkových elementů.

Poznámka: Liniovými zdroji se rozumí zejména silnice s automobilovým provozem.

Výpočet průměrných ročních koncentrací

Pro výpočet průměrných ročních koncentrací je nutné zkonstruovat podrobnou větrnou růžici, tj. stanovit četnosti výskytu směru větru pro každý azimut od 0° do 359° při všech třídách stability a třídách rychlosti větru. Vstupní větrná růžice obsahuje relativní četnosti v procentech pro 8 základních směrů větru a četnosti bez větrů ve všech třídách stability.

Program umožňuje provádět výpočty nejen po 1°(předvolená hodnota), ale i v rozsahu od 0.5° do 5°.

Klimatické vstupní údaje

Klimatické vstupní údaje se obvykle týkají období jednoho roku. Pozornost je třeba věnovat tomu, zda jsou údaje z té které meteorologické nebo klimatické stanice reprezentativní pro dané místo výpočtu. Posouzení této reprezentativnosti je však záležitost značně komplikovaná, závisí nejen na topografii terénu a vzdálenosti stanice od místa výpočtu, ale i na typu klimatických údajů.

Jako nejdůležitější klimatický vstupní údaj se zadává větrná růžice rozlišená podle rychlosti větru a teplotní stability atmosféry.

Rychlost větru

se dělí do tří tříd rychlosti:

- slabý vítr 1.7 m/s
- střední vítr 5 m/s
- silný vítr 11 m/s

Poznámka: Rychlostí větru se přitom rozumí rychlost zjišťovaná ve standardní meteorologické výšce 10 m nad zemí.

Teplotní stabilita atmosféry

její mírou je vertikální teplotní gradient popisující její teplotní zvrstvení. Stabilitní klasifikace obsahuje pět tříd stability ovzduší:

- superstabilní - silné inverze, velmi špatné podmínky rozptylu
- stabilní - běžné inverze, špatné podmínky rozptylu
- izotermní - slabé inverze, izotermie nebo malý kladný teplotní gradient často se vyskytující mírně zhoršené rozptylové podmínky
- normální - indiferentní teplotní zvrstvení, běžný případ dobrých rozptylových podmínek
- labilní - labilní teplotní zvrstvení, rychlý rozptyl znečišťujících látek.

Ne všechny třídy stability atmosféry se vyskytují za všech rychlostí větru. V praxi dochází k výskytu 11 kombinací tříd stability a tříd rychlosti větru. Větrná růžice, která je vstupem pro výpočet znečištění ovzduší, tedy obsahuje relativní četnosti směru větru z 8 základních směrů pro těchto 11 různých rozptylových podmínek a kromě toho četnost bezvětří pro každou třídu stability atmosféry.

3. Vstupní údaje

3.1. Údaje o zdrojích

Výpočet byl proveden pro nově navržené zdroje v lokalitě, kterými byly:

- kotelna areálu ÚP
- parkoviště návštěvníků s kapacitou 36 osobních vozidel
- podzemní garáže v 1. PP budovy s kapacitou 72 osobních vozidel
- záměrem vyvolaná automobilová doprava o celkové intenzitě 260 osobních vozidel a 3 lehká nákladní vozidla denně

Instalovaný výkon kotelny bude 560 kW (7 x 80 kW), v kotelně budou osazeny plynové teplovodní kotle typu BUDERUS, na kterých budou pravděpodobně osazeny nízkoemisní přetlakové automatické plynové hořáky typu Weishaupt. Kotle budou využívat jako palivo zemní plyn z veřejné rozvodné sítě.

Předpokládaný obrat parkoviště bude 150 vozidel za den, u podzemních garáží bylo uvažováno se 110 vozidly za den. Hlavní směr příjezdu byl uvažován z ul. Renneské.

Podrobněji je uvažovaná organizace dopravy popsána v příslušných kapitolách oznámení.

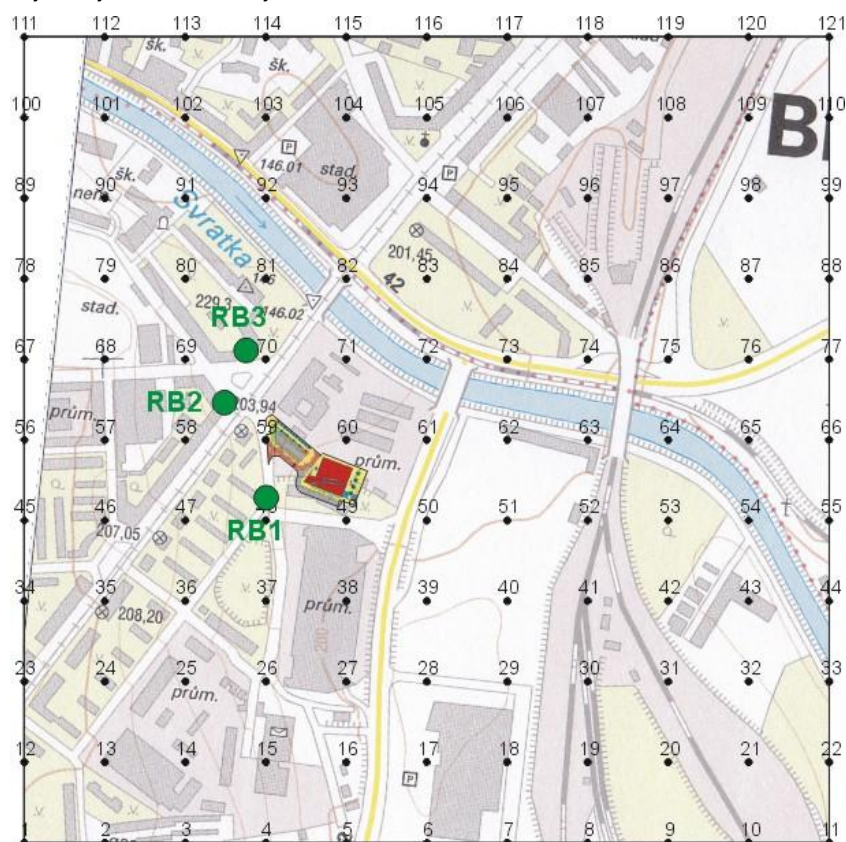
3.2. Meteorologické podklady

Pro výpočet byl využit odborný odhad podrobné větrné růžice pro lokalitu Brno - Tuřany zpracovanou Českým hydrometeorologickým ústavem Praha. Souhrn použité větrné růžice je uvedena v následující tabulce:

	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	calm
1,7	3,00	4,30	3,20	3,10	4,59	2,60	3,79	5,20	8,62
5	5,40	8,70	6,30	6,10	6,00	4,10	6,70	9,10	
11	0,70	1,60	0,50	1,70	1,00	0,50	1,60	1,60	
celkem	9,10	14,60	10,00	10,90	11,59	7,20	12,09	15,90	8,62

3.3. Údaje o topografickém rozložení referenčních bodů

Pro výpočet imisní zátěže byla vytvořena pravidelná síť referenčních bodů o rozměrech 1000x1000 m s krokem sítě 100 m a počátkem souřadnic v levém dolním rohu orientovaná shodně s JSTK. Poloha jednotlivých bodů je zřejmá z následujícího obrázku:



Pro všechny referenční body byl z mapového podkladu o měřítku 1 : 10 000 odečten výškopis. Výpočtové body jsou uvažovány ve výšce 1 m nad terémem.

3.4. Údaje o imisních limitech a přípustných koncentracích znečišťujících látek

Pro vyhodnocení výsledků výpočtu byly použity imisní limity pro NO₂ uvedené v nařízení vlády č. 350/2002 Sb.:

Účel vyhlášení	Parametr / Doba průměrování	Hodnota imisního limitu	Mez tolerance	Datum, do něhož musí být limit splněn
Ochrana zdraví lidí	Aritmetický průměr / 1 h	200 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, nesmí být překročena více než 18krát za kalendářní rok	80 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	1.1.2010
Ochrana zdraví lidí	Aritmetický průměr / Kalendářní rok	40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	16 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	1.1.2010

S ohledem na období uvažovaného provozu (i po roce 2010) nebyly meze tolerance uvažovány.

4. Úroveň stávající imisní zátěže

4.1. Výsledky měření stávající imisní zátěže zájmového území

Nejbližší stanice imisního monitoringu je stanice ČHMÚ č. 1130 Brno – Tuřany a stanice MMB, Brno-Zvonařka. Naměřené hodnoty NO₂ za rok 2004 jsou uvedeny v následující tabulce:

KMPL	Organizace: Stare č. ISKO Lokalita	Typ m.p. Metoda	Hodinové hodnoty				Denní hodnoty			Čtvrtletní hodnoty				Roční hodnoty		
			Max.	19 MV	VoL	50% Kv	Max.	95% Kv	50% Kv	X1q	X2q	X3q	X4q	X	S	N
			Datum	Datum	VoM	98% Kv	Datum		98% Kv	C1q	C2q	C3q	C4q	XG	SG	dv
BBNYA 	ČHMÚ 1130 Brno-Tuřany	Automatizovaný měřicí program CHLM	113,4	76,3	0	16,6	56,4	37,7	18,2	26,1	16,5	15,7	22,8	20,2	9,42	357
			17.03	11.01	0	56,2	06.01			48,9	88	89	92	88	18,3	1,56	3

Stanice MMB, Brno-Zvonařka:

rok	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	průměr
2002	52,7	40,8	39,3	34,9	41,3	25,9	25,8	32,9	31,6	38	49,5	55,3	39
2003	50,1	52	50,7	31,8	26,3	30,2	30,9	40,6	43	42,3	46,9	41,65	40,5
2004	45,6	46,3	46,1	40,5	23	21,5	18,4						34,5

Jak je z výše prezentovaných výsledků měření zřejmé, koncentrace NO₂ na vzdálenější stanici č. 1130 Brno – Tuřany dosahuje poměrně příznivých hodnot. Průměrné roční koncentrace NO₂ se však na blízké stanici Zvonařka pohybují v hodnotách blízko úrovně ročního imisního limitu. Kvalita ovzduší v hodnoceném území je nejvýrazněji ovlivňována provozem automobilové dopravy.

4.2. Výsledky výpočtu stávající imisní zátěže zájmového území

S ohledem na výrazný vliv automobilové dopravy na kvalitu ovzduší a z toho vyplývajících poměrně velkých místních rozdílů proto při popisu stávající imisní zátěže vycházíme z výsledků rozptylové studie pro toto území zpracované Mgr. Buckem v roce 2004.

Z výsledků prezentovaných na následujících obrázcích vyplývá, že za stávajícího stavu jsou maximální hodinové koncentrace dosahující nebo překračující hodnotu imisního limitu dosahovány především v blízkosti křižovatek frekventovaných komunikací jako je Heršpická/Poříčí, Jihlavská/Vídeňská a v prostoru parkoviště obchodního domu Hornbach. V případě průměrných ročních koncentrací zde limitní koncentrace překračovány nejsou, nejvyšší zátěž je však opět předpokládána v blízkosti ulic Heršpická, Poříčí, resp. Opuštěná.

Dle níže prezentovaného grafického znázornění výsledků Rozptylové studie města Brna (Mgr. Bucek, 2004) stávající úroveň imisní zátěže NO₂ v hodnoceném území dosahuje u hodinových maxim 170 až 190 µg.m⁻³ (LV_{1h}=200 µg.m⁻³) a v případě průměrných ročních koncentrací 26 až 30 µg.m⁻³ (LV_r=40 µg.m⁻³), nejedná se tedy o dosažení či překročení imisních limitů NO₂.

Obr.: Pozadřové imisní zatížení NO₂ (Bucek, 2004)



4.3. Diskuse úrovně imisní zátěže zájmového území

Hodnocení stávající imisní zátěže oxidem dusičitým v hodnoceném území na základě výsledků měření měřících stanic je v městském prostředí poněkud problematické, především s ohledem na významný vliv emisí automobilové dopravy na celkovou imisní zátěž. Z tohoto důvodu při vyhodnocení výsledků výpočtů této studie vycházíme z provedeného výpočtu celkové imisní zátěže (Rozptylová studie města Brna, Mgr. Bucek, 2004).

5. Výsledky výpočtu

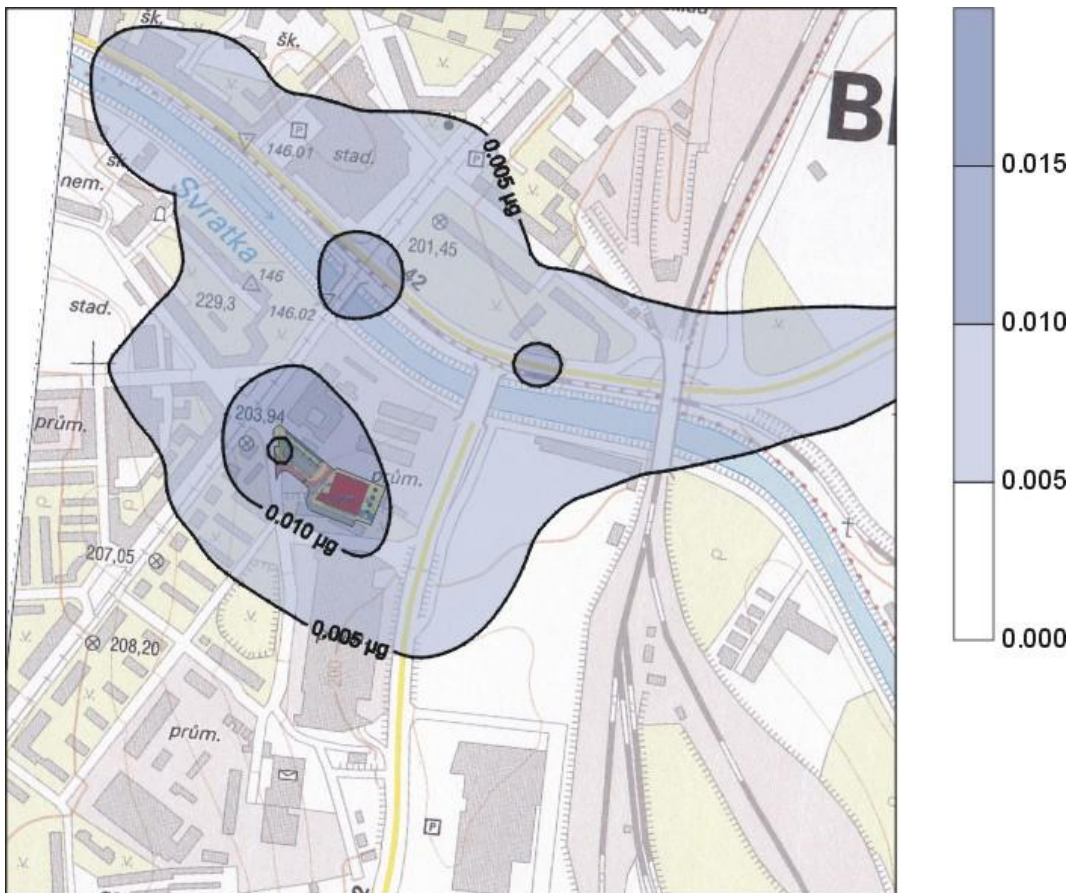
5.1. Výsledky výpočtu imisního příspěvku provozu areálu

5.1.1. Hodnoty průměrných ročních koncentrací NO₂

V žádném bodě výpočtové sítě nebylo zjištěno dosažení ročního imisního limitu.

Maximální příspěvek průměrných ročních koncentrací vychází do prostoru parkoviště při výjezdu na ul. Rennskou. Nárůst imisní zátěže v důsledku provozu bude, dle výpočtu, u průměrných ročních koncentrací dosahovat hodnot do 0,015 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

V porovnání s hodnotou imisního limitu se jedná o příspěvek výrazně nižší než je hodnota příslušného imisního limitu (40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$), který výrazně neovlivní celkovou imisní situaci v lokalitě.

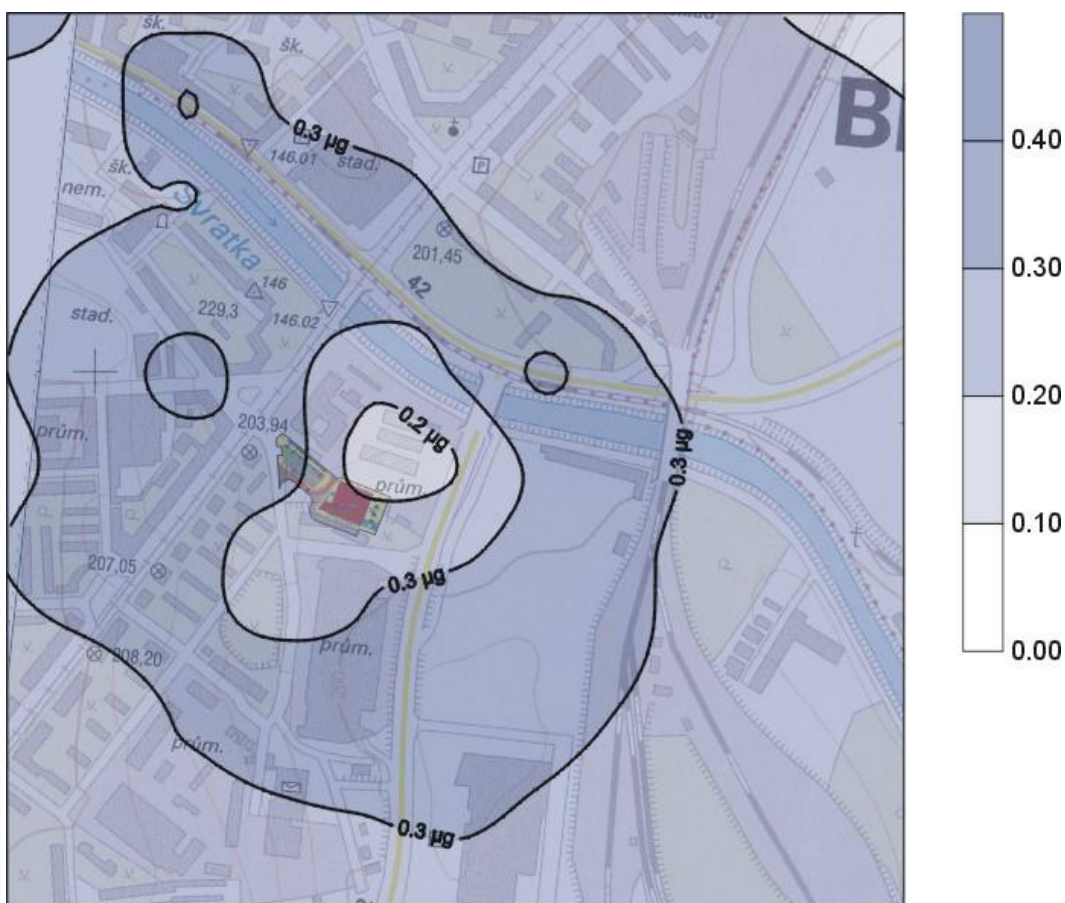


5.1.2. Hodnoty maximálních hodinových koncentrací NO₂

V **žádném bodě** výpočtové sítě **nebylo zjištěno dosažení imisního limitu** pro maximální hodinové koncentrace.

Maximální příspěvek vychází do prostoru vyústění ul. Polní do ul. Renneské a při ul. Poříčí. Nárůst imisní zátěže v důsledku provozu bude, dle výpočtu, u maximálních hodinových koncentrací dosahovat hodnot do $0,4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

V porovnání s hodnotou imisního limitu se jedná o příspěvek výrazně nižší než je hodnota příslušného imisního limitu ($200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$), který výrazně neovlivní celkovou imisní situaci v lokalitě.



5.1.3. Doby překročení limitních koncentrací

Z výše presentovaných výpočtů je zřejmé, že k překračování imisních limitů vlivem hodnocených zdrojů nedochází.

5.2. Výsledky výpočtu imisního příspěvku provozu – nejbližší obytné objekty

obytný objekt	průměrné roční koncentrace ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	maximální hodinové koncentrace ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)
RB 1 - Dvorského 4	0,004	0,6
RB 2 - Renneská 22	0,008	1,1
RB 3 – Polní 27	0,008	0,3

6. Celkové hodnocení vlivu záměru

6.1. Celkové hodnocení vlivu záměru na imisní zátěž zájmového území

Z výše uvedených naměřených hodnot a výsledků rozptylové studie vyplývá, že stávající imisní zátěž oxidem dusičitým (NO_2) v hodnoceném území je pod úrovní imisních limitů, v případě krátkodobých koncentrací maximální hodnoty dosahují 170 až 190 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, pohybují se tedy přibližně na úrovni od 85 do 95% imisního limitu ($\text{LV}_{1\text{h}}=200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$).

V případě průměrných ročních koncentrací se maximální hodnoty za stávajícího stavu pohybují na úrovni 26 až 30 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy cca 65 až 75% imisního limitu ($\text{LV}_r=40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$).

Z výše presentovaných výpočtů vyplývá, že příspěvek imisní zátěže vyvolaný provozem posuzovaného Úřadu práce výrazně neovlivňuje celkovou úroveň imisní zátěže v hodnoceném území a v součtu se stávající imisní zátěží bude podlimitní.

Zatížení nejbližší obytné zástavby příspěvkem provozu areálu Úřadu práce vychází relativně nízké, významně neovlivňuje celkovou úroveň stávající imisní zátěže.

7. Závěry

Z výše uvedených vypočtených hodnot vyplývá, že imisní zátěž vyvolaná provozem vytápění a a dopravy do areálu Úřadu práce nevyvolá významnější změnu imisní zátěže oxidem dusičitým (NO_2) oproti stávajícímu stavu.

Příspěvek provozu nově budovaného Úřadu práce k pozadové imisní zátěži je nízký, v případě maximálních hodinových koncentrací vychází maximální hodnoty příspěvku cca 0,2 % imisního limitu pro maximální hodinové koncentrace ($\text{IHk}=200\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$).

V případě průměrných ročních koncentrací se maximální hodnoty příspěvků pohybují pod 0,04 % hodnoty imisního limitu ($\text{IHR}=40\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$).

Celková imisní zátěž zájmového území (při zahrnutí vlivu všech ostatních zdrojů znečišťování ovzduší, např. bodových a dálkových přenosů znečištění) nebude dosahovat hodnot imisního limitu.

S ohledem na výše uváděné výsledky výpočtu, je možno předpokládat, že ani po zahájení provozu areálu Úřadu práce Brno - město nebude docházet k překračování imisních limitů NO_2 v hodnoceném území.

V Brně 10.12.05

.....
ing. Pavel Cetl

autorizovaná osoba
pro výpočet rozptylových studií
číslo autorizace 3151/740/03

PŘÍLOHA 4

(DOKLADY)

VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÉHO STAVEBNÍHO ÚŘADU
NENÍ SOUČÁSTÍ ELEKTRONICKÉ VERZE OZNÁMENÍ

Č.j.: 961/196/OPV/93

Datum vydání: 7.6.1994

OSVĚDČENÍ

Titul, jméno, příjmení Ing. Alexandr Mertl

Trvalé bydliště Fryčajova 75, 614 00 Brno

Datum narození, rodné číslo 31.5.1964, 640531/1946

Ministerstvo životního prostředí České republiky v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví České republiky podle § 6 odst. 3 a § 9 odst. 2 zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

v y d á v á

OSVĚDČENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

ke zpracování dokumentací o hodnocení vlivu stavby, činnosti nebo technologie na životní prostředí (§ 5 odst. 3 a § 6 odst. 1 a příloha 3 zákona ČNR č. 244/1992 Sb.) a ke zpracování posudků hodnotících vlivy staveb, činností a technologií na životní prostředí (§ 9 zákona ČNR č. 244/1992 Sb.).



Předseda komise.....*J. Fyžala*.....

Tajemník komise.....*F. Fyžala*.....

kulaté razítko

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

Vážený pan
Ing. Alexandr Mertl
Trstěnice č.p. 106
569 57 Trstěnice u Litomyšle

Váš dopis značky:

Naše značka:
4424/OPVI/04

Vyřizuje:
Petrová/2817

PRAHA:
13. 7. 2004

Věc: Platnost osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací o hodnocení vlivů staveb, činností nebo technologií na životní prostředí (§ 5 odst. 3 a § 6 odst. 1 a příloha č. 3 zákona ČNR č. 244/1992 Sb.) a ke zpracování posudků (§ 9 zákona ČNR č. 244/1992 Sb.) ve vazbě na zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů.


Dnem 1. 1. 2002 nabyl účinnosti zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů.
Dle § 24 odst. 1 tohoto zákona se držitel osvědčení, resp. oprávněná osoba

Ing. Alexandr Mertl

č.j. osvědčení: 961/196/OPV/93
vydáno dne: 7. 6. 1994

podle zákona č. 244/1992 Sb., v platném znění, a vyhlášky č. 499/1992 Sb., o odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí a o způsobu a průběhu veřejného projednání, považuje za držitele autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů.

Pozn.: Z § 19 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb. vyplývá, že platnost výše uvedeného osvědčení končí 31. 12. 2006. Oprávněné osoby musí požádat o prodloužení autorizace nejpozději do 30. 6. 2006.


Ing. Jaroslava HONOVÁ
pověřená řízením odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a IPPC

tel.
267 121 111

ČNB Praha 1
č.ú. 7628-001/0700

IČO:
164 801

fax:
267 310 443