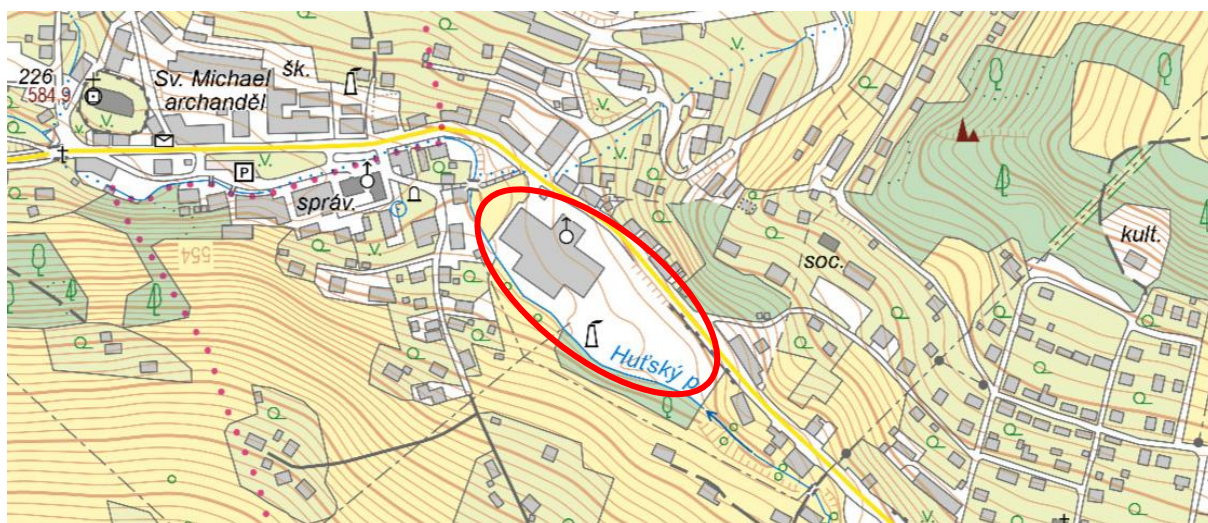


Investor:
Trigema Textilka Rokytnice s.r.o.

„Willow resort Rokytnice“

Hluková studie – období výstavby



Zpracovala společnost
DP Eco-Consult s. r. o.

Listopad 2025
Aktualizace hlukové studie srpen 2026

Obsah:

A.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
B.	ÚČEL	4
C.	POPIS ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ	5
D.	UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU	6
E.	CHARAKTERISTIKA ZDROJŮ HLUKU.....	8
	1. Zdroje hluku z dopravy při výstavbě.....	10
	2. Stacionární zdroje při výstavbě.....	11
F.	STÁVAJÍCÍ HLUKOVÁ ZÁTĚŽ	16
G.	METODIKA VÝPOČTU	17
H.	REFERENČNÍ BODY	18
I.	PLATNÉ HYGIENICKÉ LIMITY	20
J.	VYHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ A ZÁVĚR.....	22
K.	PŘÍLOHY	24
L.	POUŽITÉ PODKLADY	25

A. Identifikační údaje

Investor:

Společnost: Trigema Textilka Rokytnice s.r.o.
Sídlo: Bucharova 2641/14, Stodůlky, 15800 Praha 5
IČ: 21165238

Zpracovatel: DP Eco-Consult s. r. o.

Zastoupená: RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D., jednatel
Se sídlem: V Lukách 446/12, Hradec Králové 7, PSČ 503 41
IČ: 28766300
- telefon: +420 776 813 743
- e-mail: dpacesna@eco-consult.cz

Odpovědný řešitel: Ing. Tomáš Staš

Spolupracoval: RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D.

B. Účel

Předmětem hlukové studie je posouzení a vyhodnocení hlukové zátěže během realizace záměru výstavby komplexu s hotelem, solitérními apartmánovými objekty a bytovými domy na akustickou situaci v zájmovém území. Součástí výstavby bude demolice stávajících nevyhovujících objektů a terénní úpravy.

Hodnocení vlivu záměru je zaměřeno na akustickou situaci v nejbližších chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb ve smyslu § 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění. Vyhodnocení bylo provedeno na základě nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a zároveň na základě nařízení vlády č. 433/2022 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Cílem studie je zhodnotit akustickou situaci při realizaci záměru a prokázat, zda budou u nejbližší chráněné obytné zástavby plněny hygienické limity hluku. Předkládaná hluková studie zahrnuje níže uvedená hodnocení výhledové akustické situace v zájmovém území během výstavby.

Hluková studie byla vypracována v listopadu 2025. Aktualizace vlastních výpočtů hluku ze stavební činnosti ani z dopravy nebyla provedena, neboť upřesnění vstupních podkladů nevede ke změně intenzit dopravy ani dalších parametrů vstupujících do hlukového modelu a nemá tak vliv na závěry hlukové studie.

V případě hluku z dopravy nemá zohlednění předběžných výsledků Celostátního sčítání dopravy 2025, dostupných k datu ověření hlukové studie, vliv na vyhodnocení výsledků ani na závěr o plnění příslušných hygienických limitů, jak je podrobněji odůvodněno v poznámce na konci hlukové studie.

V případě hluku ze stavební činnosti byly v rámci ověření hlukové studie upřesněny některé vstupní údaje týkající se bilance přepravovaného materiálu. Toto upřesnění však nevede ke změně intenzity stavební dopravy uvažované ve výpočtu hluku, která nadále činí 160 NA/den. Rovněž nedošlo ke změně způsobu a organizace výstavby, která by měla vliv na provedené hodnocení. Případná aktualizace výpočtu by proto neměla ke změně závěrů hlukové studie ani stanovených podmínek pro provádění stavebních prací.

C. Popis zájmového území

Předmětem záměru je výstavba komplexu s hotelem, solitérními apartmánovými objekty tzv. „kameny“ a bytovými domy tzv. „krkonošskou vesnicí“ ve městě Rokytnice nad Jizerou. Pro realizaci záměru bude využit zchátralý a nevyhovující areál bývalé textilní továrny SEBA. V areálu se nachází nevyužívaný zchátralý hlavní objekt textilní továrny, další související infrastruktura a drobné objekty, které budou v souvislosti s realizací projektu odstraněny. Nově navržené objekty budou založeny poměrně hluboko pod povrchem terénu (jejich součástí budou 1 až 2 podzemní podlaží). To znamená, že v souvislosti s výstavbou bude nutné provést demoliční práce a terénní úpravy. Přebytečné zeminy z terénních úprav a demoliční odpady budou odváženy k likvidaci či dalšímu využití do smluvně zajištěných zařízení a to v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a v souladu s vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

V bezprostředním okolí plochy záměru se nachází obytné objekty, např. Horní Rokytnice 18, Rokytnice nad Jizerou a několik dalších objektů. Dopravně bude záměr (areál stavby) napojen na silnici II/294 a dále západně na silnici I/14 či jihovýchodně na Vítkovice v Krkonoších a silnici II/286.

Pozemky (dotčený areál + cesta za potokem):

parc. č. st. 632/1, 2253/1, 3514, 3518, 3540, 3515, 3516, 3517, 2333/3, st. 871, 3473/1, 3473/2, 2256, 2230, 2104/8, 3417/1, 1978, 2062, 2064/4, 2064/5, 2066/5, 2103/3, 2104/6, 2104/7, st. 609, 3351, 2104/1, 3340, 2104/5, 2066/9, 2102/1

Ostatní dotčené pozemky (přidružené stavby – komunikace, inženýrské sítě, přeložky) jsou uvedeny v oznámení EIA tohoto projektu.

D. Umístění záměru

Kraj: Liberecký
Obec: Rokytnice nad Jizerou
Katastrální území: Horní Rokytnice nad Jizerou [740934]

Pozemky (dotčený areál + cesta za potokem):

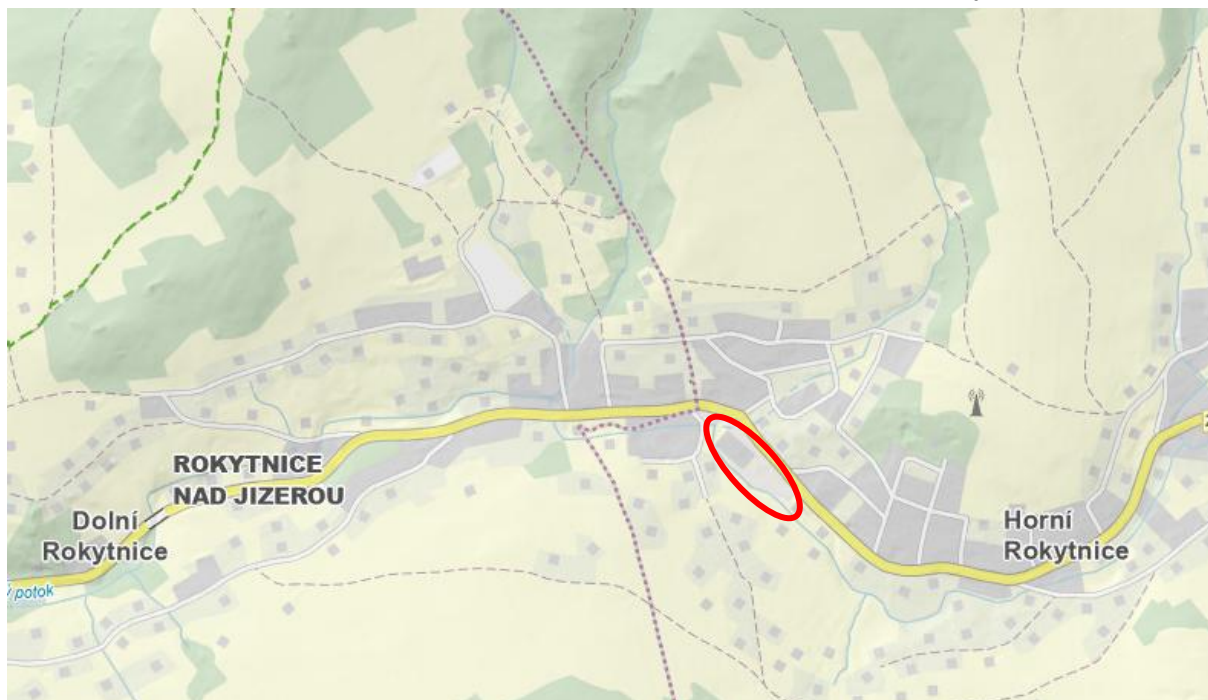
parc. č. st. 632/1, 2253/1, 3514, 3518, 3540, 3515, 3516, 3517, 2333/3, st. 871, 3473/1, 3473/2, 2256, 2230, 2104/8, 3417/1, 1978, 2062, 2064/4, 2064/5, 2066/5, 2103/3, 2104/6, 2104/7, st. 609, 3351, 2104/1, 3340, 2104/5, 2066/9, 2102/1

Ostatní dotčené pozemky (přidružené stavby – komunikace, inženýrské sítě, přeložky) jsou uvedeny v oznámení EIA tohoto projektu.

Obr. 1 Lokalizace umístění záměru na podkladu leteckého snímku



Obr. 2 Umístění záměru – mapa širších vztahů na podkladu základní mapy



E. Charakteristika zdrojů hluku

Předmětem hlukové studie je hodnocení hluku během stavební činnosti.

S výstavbou budou spojeny dočasné zdroje hluku. Umístění těchto zdrojů je závislé na postupu stavebních prací a konkrétní potřebě. Postup výstavby lze rozdělit zhruba do tří fází:

1. fáze – demoliční, přípravné, zemní práce, základy
2. fáze – stavební práce
3. fáze – dokončovací práce, terénní úpravy, komunikace

Při výstavbě bude užita stavební mechanizace a stroje, které lze klasifikovat jako významné zdroje hluku. Podle charakteristiky šíření hluku do okolí se bude jednat o liniové či bodové zdroje.

Liniové zdroje - přesun stavebních materiálů a zeminy atd.

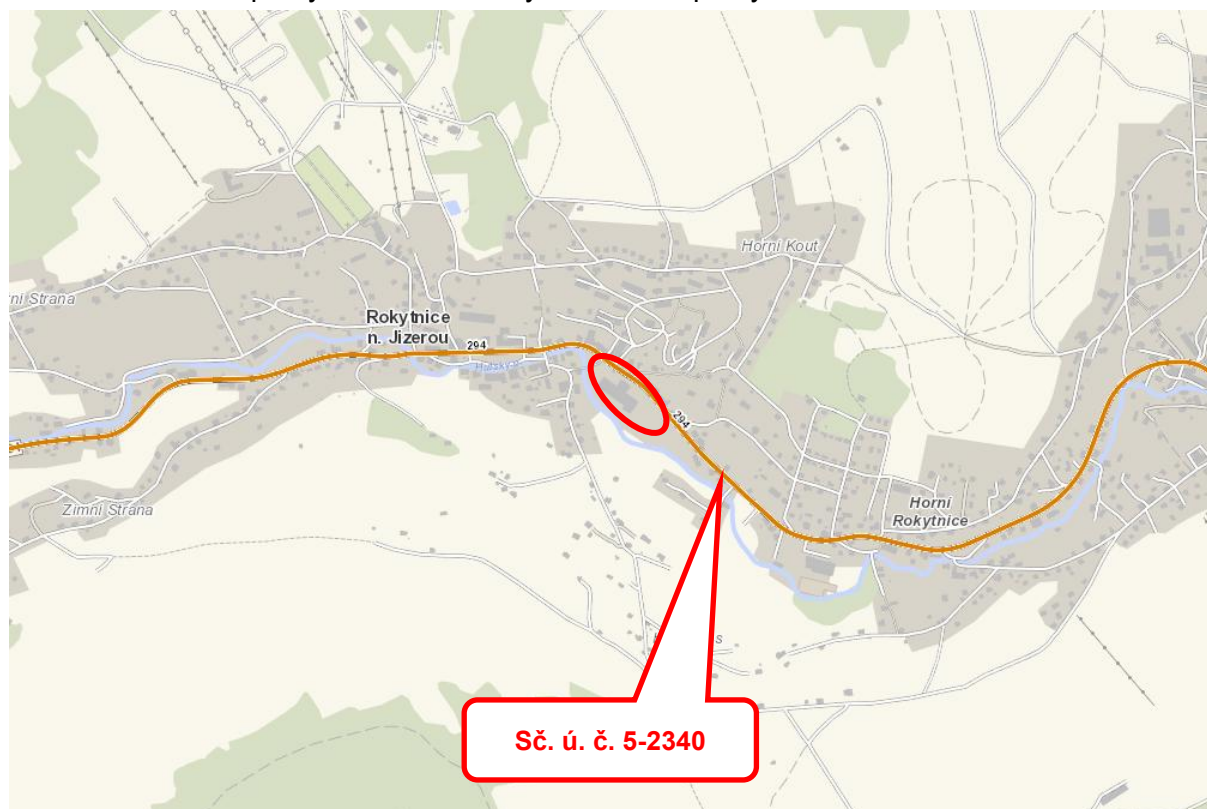
Bodové zdroje - elektrické ruční nářadí, hydraulické kladivo, rypadlo, nakladač, vrtná souprava, hutní, vibrační a silniční válec, autojeřáb, pila, čerpadlo betonové směsi, univerzální dokončovací stroj atd.

Jednotlivé zdroje hluku nepoběží po celou pracovní dobu, ale vždy nahodile dle momentální potřeby.

Zdroje hluku z dopravy stávající

Příjezd na stavbu bude po stávající veřejné silniční síti (silnice II/294).

Obr. 3 Intenzita dopravy a měřené úseky - sčítání dopravy v roce 2020



Tab. 1 Výsledky sčítání dopravy v roce 2020

USEK	ID1_OA	ID1_NA	ID1_NS	ID1_S	ID2_OA	ID2_NA	ID2_NS	ID2_S	ID3_OA	ID3_NA	ID3_NS	ID3_S
5-2340	2182	198	17	2397	401	20	2	423	182	16	2	200

Tab. 2 Koeficient nerovnoměrnosti dopravy alfa pro letní neděle¹⁾

USEK	Alfa ²⁾
5-2340	1,08

- 1) I když v souvislosti s výstavbou záměru není předpoklad pravidelných víkendových prací, nelze tuto možnost zcela vyloučit. Koeficient nerovnoměrnosti dopravy alfa pro letní neděle byl proto ve výpočtu zohledněn z důvodu bezpečnosti výsledků.
2) Koeficient alfa stanoví, kolikrát bude na hodnocené komunikaci v letní neděle větší intenzita dopravy než je roční průměr denních intenzit (RPDI).

Tab. 3 Výsledky sčítání dopravy v roce 2020 – včetně zohlednění koeficientu alfa

USEK	ID1_OA	ID1_NA	ID1_NS	ID1_S	ID2_OA	ID2_NA	ID2_NS	ID2_S	ID3_OA	ID3_NA	ID3_NS	ID3_S
5-2340	2357	214	18	2589	433	22	2	457	197	17	2	216

Vysvětlivky

ID1_OA RPDI v denním období (6:00-18:00) pro OA [voz/den]
ID1_NA RPDI v denním období (6:00-18:00) pro NA [voz/den]
ID1_NS RPDI v denním období (6:00-18:00) pro NS [voz/den]
ID1_S RPDI v denním období (6:00-18:00) pro S - součet [voz/den]
ID2_OA RPDI ve večerním období (18:00-22:00) pro OA [voz/den]
ID2_NA RPDI ve večerním období (18:00-22:00) pro NA [voz/den]
ID2_NS RPDI ve večerním období (18:00-22:00) pro NS [voz/den]
ID2_S RPDI ve večerním období (18:00-22:00) pro S - součet [voz/den]
ID3_OA RPDI v nočním období (22:00-6:00) pro OA [voz/den]
ID3_NA RPDI v nočním období (22:00-6:00) pro NA [voz/den]
ID3_NS RPDI v nočním období (22:00-6:00) pro NS [voz/den]
ID3_S RPDI v nočním období (22:00-6:00) pro S - součet [voz/den]

Podle metodiky stanovení výhledové intenzity automobilové dopravy TP 225, III. vydání byly intenzity celostátního sčítání dopravy přepočteny na výpočtový rok 2025 – stávající stav a výpočtový rok 2030 - stav při realizaci záměru. Tyto intenzity byly zadávány do modelového výpočtu.

Tab. 4 Koeficienty přepočtu intenzit dopravy dle TP 225 pro silnice II. třídy v okolí záměru

Koeficienty přepočtu pro rok:	2020	2025	2030 ¹⁾
Osobní vozidla	1	1,05	1,09
Lehká nákladní vozidla	1	1,08	1,17
Těžká nákladní vozidla	1	1,03	1,07

- 1) Z důvodu bezpečnosti výpočtu byl zvolen nejzazší rok výstavby, kdy je očekáván největší rozvoj dopravy.

Stávající intenzity – rok 2025

Tab. 5 Intenzita dopravy na okolních komunikacích v roce 2025 – Sčítání ŘSD 2020 – bez zohlednění koeficientu alfa

USEK	ID1_OA	ID1_NA	ID1_NS	ID1_S	ID2_OA	ID2_NA	ID2_NS	ID2_S	ID3_OA	ID3_NA	ID3_NS	ID3_S
5-2340	2291	214	18	2523	421	22	2	445	191	17	2	210

Tab. 6 Intenzita dopravy na okolních komunikacích v roce 2025 – Sčítání ŘSD 2020 – včetně zohlednění koeficientu alfa

USEK	ID1_OA	ID1_NA	ID1_NS	ID1_S	ID2_OA	ID2_NA	ID2_NS	ID2_S	ID3_OA	ID3_NA	ID3_NS	ID3_S
5-2340	2475	231	19	2725	455	24	2	481	207	18	2	227

Výhledové intenzity – rok 2030

Tab. 7 Intenzita dopravy na okolních komunikacích v roce 2030 – Sčítání ŘSD 2020 – bez zohlednění koeficientu alfa

USEK	ID1_OA	ID1_NA	ID1_NS	ID1_S	ID2_OA	ID2_NA	ID2_NS	ID2_S	ID3_OA	ID3_NA	ID3_NS	ID3_S
5-2340	2378	232	18	2628	437	23	2	462	198	19	2	219

Tab. 8 Intenzita dopravy na okolních komunikacích v roce 2030 – Sčítání ŘSD 2020 – včetně zohlednění koeficientu alfa

USEK	ID1_OA	ID1_NA	ID1_NS	ID1_S	ID2_OA	ID2_NA	ID2_NS	ID2_S	ID3_OA	ID3_NA	ID3_NS	ID3_S
5-2340	2569	250	19	2838	472	26	2	500	215	20	2	237

1. Zdroje hluku z dopravy při výstavbě

Příjezd na stavbu bude po stávající veřejné silniční síti (silnice II/294). Doprava materiálu bude zajištěna z důvodu dostupnosti a skladovacích kapacit hlavně nákladními automobily:

Tab. 9 Bilance dopravy (nárůst)

	Jednotka	Počet vozidel
Doprava nákladní celkem	vozidel/den	160 ¹⁾
Doprava osobní celkem	vozidel/den	~2)

Jedná se o vyvolanou intenzitu dopravy (počet vozidel), počet jízd bude dvojnásobný.

- 1) V průběhu výstavby se předpokládá přeprava celkem cca 205 508 t materiálu (cca 194 400 t zeminy a 11 108 t demoličních materiálů). Při úvaze, že cca 50 % přepravy bude realizováno nákladními automobily s průměrným nákladem 10 t a 50 % nákladními automobily s průměrným nákladem 15 t, odpovídá celkové množství přepravovaného materiálu cca 16 517 nákladním vozidlům. Při rozložení přepravy do cca 120 pracovních dnů odpovídá průměrná intenzita cca 138 NA/den. Na straně bezpečné je ve výpočtu hluku uvažována intenzita 160 NA/den, která vytváří rezervu pro případnou nerovnoměrnost dopravy. Uvažovaná intenzita dopravy zohledňuje maximální možnou intenzitu dopravy během výstavby ve všech plánovaných etapách.
- 2) Při výstavbě bude intenzita osobní dopravy minimální, v řádu několika jízd za den. Jedná se o marginálii, která nemá vliv na výsledný výpočet, a proto nebyla ve výpočtu zohledněna.

Tab. 10 Intenzita dopravy v jednotlivých úsecích dílčích komunikací při výstavbě záměru – bez zohlednění koeficientu alfa

Úsek č.	Nárůst dopravy při realizaci záměru ¹⁾			
	Den OA	Den NA	Noc OA	Noc NA
5-2340 směr východ	2815+0	275+320	Noční doba nebyla hodnocena, výstavba v noční době nebude probíhat.	
5-2340 směr západ	2815+0	275+320		

Roční průměr intenzit dopravy ze sčítání dopravy CSD 2020 přepočtený dle TP 225 na rok 2030

Číslo za znaménkem plus představuje nárůst intenzity dopravy vyvolané výstavbou záměru

- 1) Distribuce dopravy vyvolané výstavbou bude pravděpodobně dle potřeby rozdělena do obou směrů silnice II/294 (úseku č. 5-2340). Vzhledem k neznalosti směrového rozdělení dopravy a se zřetelem na bezpečnost výpočtu byla ve výpočtu uvažována 100% intenzita dopravy z výstavby záměru do obou směrů silnice II/294.

Tab. 11 Intenzita dopravy v jednotlivých úsecích dílčích komunikací při výstavbě záměru – včetně zohlednění koeficientu alfa

Úsek č.	Nárůst dopravy při realizaci záměru ¹⁾			
	Den OA	Den NA	Noc OA	Noc NA
5-2340 směr východ	3041+0	297+320	Noční doba nebyla hodnocena, výstavba v noční době nebude probíhat.	
5-2340 směr západ	3041+0	297+320		

Roční průměr intenzit dopravy ze sčítání dopravy CSD 2020 přepočtený dle TP 225 na rok 2030

Číslo za znaménkem plus představuje nárůst intenzity dopravy vyvolané výstavbou záměru

- 2) Distribuce dopravy vyvolané výstavbou bude pravděpodobně dle potřeby rozdělena do obou směrů silnice II/294 (úseku č. 5-2340). Vzhledem k neznalosti směrového rozdělení dopravy a se zřetelem na bezpečnost výpočtu byla ve výpočtu uvažována 100% intenzita dopravy z výstavby záměru do obou směrů silnice II/294.

2. Stacionární zdroje při výstavbě

Realizací záměru dojde k výstavbě komplexu s hotelem, solitérními apartmánovými objekty a bytovými domy. Vzhledem k tomu, že dosud není znám dodavatel a přesný harmonogram stavebních prací byl použit orientační seznam stavebních strojů.

Tab. 12 Max. hluková zátěž při výstavbě v jednotlivých fázích

1. fáze – demolice, zemní práce				
Fáze ozn.	Název stroje, typ	Umístění stroje	Počet ks	Akustický výkon dB¹⁾
1-01	Dozer/nakladač	Vně objektu	1	105
1-02	Hydraulické kladivo	Vně/uvnitř objektu	1	105
1-03	Rypadlo (kolové nebo pásové)	Vně objektu	1	105
1-04	Hutní a vibrační válec	Vně objektu	1	105
1-05	Elektrické ruční nářadí	Vně/uvnitř objektu	2	105
1-07	Nákladní automobil	Vně objektu	1	100
2. fáze – vlastní stavební práce				
Fáze ozn.	Název stroje, typ	Umístění stroje	Počet ks	Akustický výkon dB
2-01	Jeřáb	Vně objektu	1	101
2-02	Kolový nakládací a vykl. stroj	Vně objektu	1	105
2-03	Vrtná souprava	Vně objektu	1	104
2-04	Souprava na řezání kovů	Vně/uvnitř objektu	1	105
2-05	Elektrické ruční nářadí	Vně/uvnitř objektu	2	105
2-06	Autodomíchávač betonové směsi	Vně objektu	1	105
2-07	Čerpadlo betonové směsi	Vně objektu	1	105

2-09	Nákladní automobil	Vně objektu	1	100
3. fáze – dokončovací práce, terénní úpravy				
<i>Fáze ozn.</i>	<i>Název stroje, typ</i>	<i>Umístění stroje</i>	<i>Počet ks</i>	<i>Akustický výkon dB</i>
3-01	Univerzální dokončovací stroj	Vně objektu	1	95
3-02	Silniční válec	Vně objektu	1	105
3-03	Kolový nakládací a vykl. stroj	Vně objektu	1	105
3-04	Okružní pila	Vně objektu	1	105
3-05	Nákladní automobil	Vně objektu	1	100

1) Akustický výkon jednotlivých strojů byl převzat z přílohy č. 4 k nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku či odhadnut na straně bezpečnosti hlukového výpočtu.

Vzhledem k tomu že v blízkém okolí plochy záměru se nachází obytná zástavba, bude nutné při výstavbě pro splnění příslušného limitu hluku ze stavební činnosti dodržovat omezení souběhu hlučných strojů ve stejné (obdobné) části stavební plochy a zároveň musí být omezena denní doba běhu hlučných zdrojů v závislosti na vzdálenosti od nejbližších chráněných venkovních prostorů staveb (dále též CHVPS) a zároveň v závislosti na případném souběhu s dalšími hlučnými zdroji hluku. Více viz přehledná tabulka níže.

Tab. 13 Maximální možná doba provozu stavebních strojů v závislosti na souběhu s dalšími zdroji hluku a na vzdálenosti umístění od nejbližších CHVPS

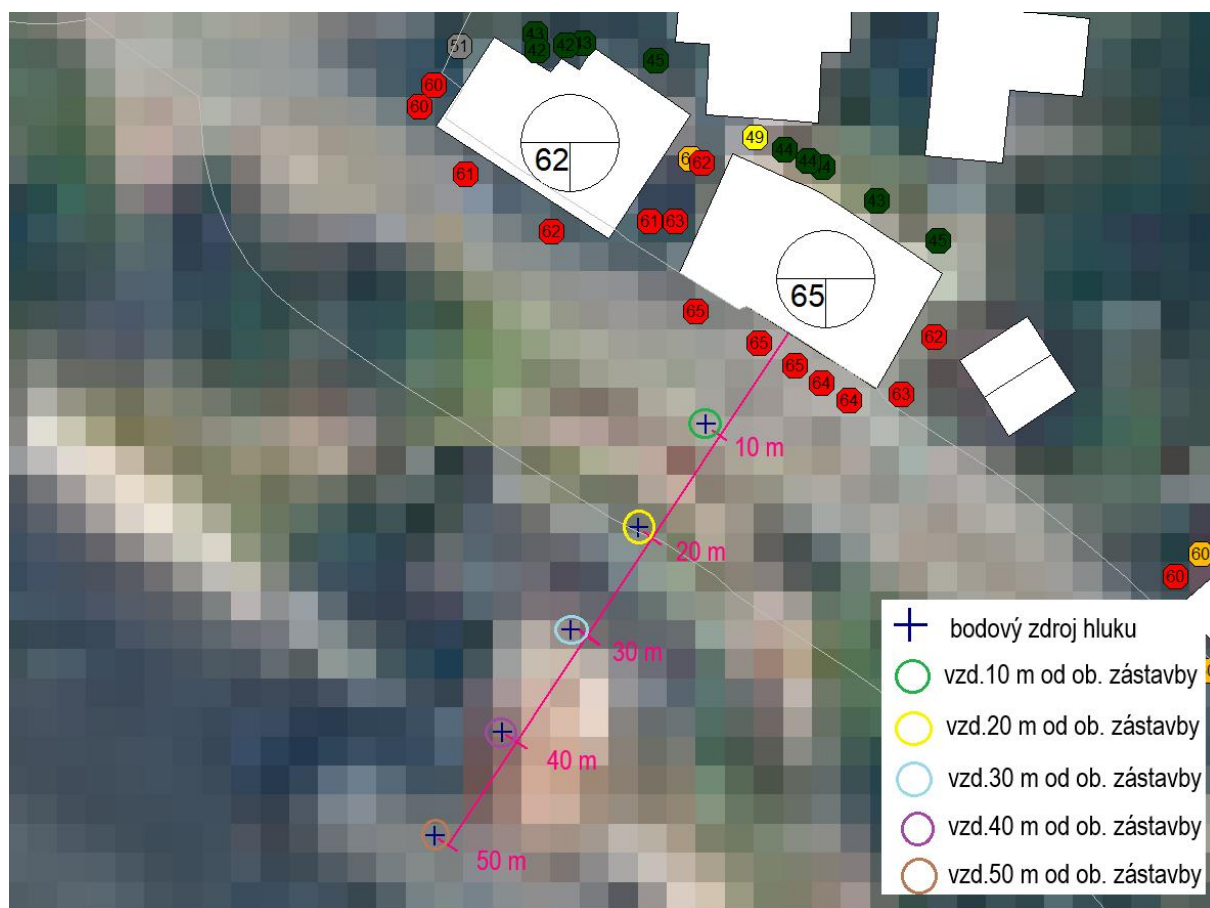
Vzdálenost mezi zdrojem hluku a CHVPS obytného objektu	Maximální možná denní (07:00 -21:00) doba běhu zdrojů hluku při splnění příslušného limitu hluku ze stavební činnosti (65,0 dB)			
	1 zdroj o L_{WA} 105 dB	2 zdroje o L_{WA} á 105 dB (celkem 108,0 dB)	3 zdroje o L_{WA} á 105 dB (celkem 109,8 dB)	4 zdroje o L_{WA} á 105 dB (celkem 111,0 dB)
10 m	45 min	22 min	15 min	11 min
20 m	210 min	105 min	70 min	50 min
30 m	480 min	250 min	160 min	120 min
40 m	840 min	460 min	305 min	230 min
50 m	840 min	750 min	480 min	360 min

Z tabulky např. vyplývá, že pro splnění příslušného limitu hluku ze stavební činnosti 65 dB pro dobu 07:00 – 21:00 může být v provozu v maximální blízkosti do 10 m od CHVPS max. 1 hlučný stroj (nakladač/rypadlo/válec/el. nářadí) a to max. po dobu 45 min denně a zároveň nesmí být v blízkosti v provozu další obdobně hlučný zdroj. Obdobným způsobem lze z tabulky vyčíst i dalších 19 modelovaných eventualit. Pro všechny tyto eventuality byla vytvořena modelová grafická znázornění výsledků (izofonové mapy), viz příloha č. I.

Jako další opatření k eliminaci hluku z výstavby se běžně uplatňují mobilní (dočasné) protihlukové stěny. Vzhledem k tomu, že okolní obytná zástavba se nachází velmi blízko ploše výstavby a je poměrně vysoká (většinou 2 až 3 podlažní objekty o výšce min. cca 7 m), nelze

ji prostřednictvím mobilních PHS se standardně používanými parametry a s umístěním při okrajích výstavby dostatečně efektivně chránit. Pro představu - v případě umístění PHS při okrajích plochy výstavby by pro efektivní snížení vyvolané hlukové zátěže z výstavby bylo potřeba instalovat mobilní PHS o výšce, která by chránila víceméně celé exponované fasády těchto blízkých obytných objektů. Jednalo by se tedy mnohdy i o PHS o výšce kolem 7 m i vyšší, což není technicky reálné. Mobilní PHS lze efektivně instalovat, pokud to bude možné, co nejblíže hlučným zdrojům z výstavby (tzv. útlum přímo u zdroje) a to směrem k nejbližším CHVPS (v takovém případě bude k požadovanému snížení hluku dostávat výrazně nižší a kratší PHS). Vzhledem k tomu, že zdroje hluku při výstavbě jsou většinou mobilní (bagry, nakladače, NA) a nikoliv statické je toto umístění mobilních PHS poněkud problematické (s pohybujícím se zdrojem hluku by se musela posouvat i stěna, což není možné). Zpracovatel HS přesto doporučuje instalaci PHS k tlumení hluku z míst, kde je předpoklad většího provozu statických zdrojů hluku (bourací kladiva, elektrická nářadí), což může zároveň sloužit ke snížení prašnosti. Tato místa však nelze v této fázi přípravy projektu přesně predikovat. Z těchto uvedených důvodů a na straně bezpečnosti výsledků v této HS není s instalací mobilních PHS uvažováno (všechny uvedené výsledky jsou bez použití mobilních PHS). V další fázi přípravy záměru až bude znám přesný harmonogram stavebních prací a rozmístění zdrojů hluku z výstavby lze vyhodnotit přesnější parametry (umístění, rozsah) případných mobilních PHS na ploše výstavby.

Obr. 4. Zadávané zdroje hlučnosti v programu CadnaA - modelovaný stacionární zdroj – varianty vzdálenosti od obytné zástavby



Obr. 5 Zadávané zdroje hlučnosti v programu CadnaA - doprava



F. Stávající hluková zátěž

Stávající stav akustické situace z dopravy v území nebyl zjištěn. Pro potřeby modelového výpočtu stávající hlukové situace pro hluk z dopravy byly použity intenzity dopravy z celostátního sčítání v roce 2020, které byly přepočteny na základě TP 225 na stávající stav (rok 2025).

Tab. 14 Intenzita dopravy v jednotlivých úsecích dílčích komunikací – rok 2025 – bez zohlednění koeficientu alfa

Úsek č.	Stávající stav – intenzita dopravy			
	Den OA	Den NA	Noc OA	Noc NA
5-2340	2712	256	191	19

Roční průměr intenzit dopravy ze sčítání dopravy v r. 2020 přepočtený dle TP 225 na rok 2025

Tab. 15 Intenzita dopravy v jednotlivých úsecích dílčích komunikací – rok 2025 – včetně zohlednění koeficientu alfa

Úsek č.	Stávající stav – intenzita dopravy			
	Den OA	Den NA	Noc OA	Noc NA
5-2340	2930	276	207	20

Roční průměr intenzit dopravy ze sčítání dopravy v r. 2020 přepočtený dle TP 225 na rok 2025

Stávající stav akustické situace v území byl zjištěn na základě provedeného terénního protokolárního měření dne 28. a 29. 7. 2025. Měření hluku bylo prováděno akreditovanou laboratoří Kvinting spol. s r.o.. Protokol měření je uveden v příloze č. II.

Tab. 16 Měření stávajících stacionárních zdrojů hluku - naměřená hladina akustického tlaku L_{Aeq} po korekci na hluk pozadí

Výsledná L_{Aeq}			
Číslo	Umístění	Denní doba naměřeno/zkalibrováno ¹⁾	Noční doba naměřeno/zkalibrováno ²⁾
1.	Horní Rokytnice 18, Rokytnice nad Jizerou	43,5/--	31,1/--

1) Kalibrace modelu pro hluk ze stacionárních zdrojů (hluk z výstavby) nebyla provedena. Stávající naměřené hlukové pozadí je oproti očekávané hlukové zátěži z výstavby malé a orientačním výpočtem bylo zjištěno, že jeho zohlednění či nezohlednění ve výsledných hodnotách má nehodnotitelný (nulový) vliv na případné plnění/překročení příslušného hlukového limitu ze stavební činnosti. Výsledné hodnoty s logaritmičtým součtem stávajícího naměřeného pozadí jsou totožné jako výsledné hodnoty bez logaritmičtého součtu stávajícího naměřeného pozadí.

2) Výstavba v noční době nebude probíhat, z hlediska hluku z výstavby není noční doba v této HS řešena.

Při měření nebyla naměřena tónová složka.

Program Cadna A, verze 2018, výrobce: DataKustik GmbH počítá v souladu s metodickým pokynem vydaným Ministerstvem zdravotnictví – hlavním hygienikem České republiky, Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, věstník MZ, částka 14/2023.

G. Metodika výpočtu

Hluková studie byla vypracována na základě podkladů předaných objednatelem. Výsledné hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A (hluku) pro všechny varianty hodnocení byly získány výpočtním postupem na základě matematického modelování hlukové zátěže v dotčeném území. Modelové výpočty hlukové studie byly realizovány pomocí matematického programu Cadna A, verze 2018, výrobce: DataKustik GmbH určeného pro výpočet dopravního a průmyslového hluku ve venkovním prostředí, včetně zohlednění terénu.

Při výpočtu byla do modelu zahrnuta data z katastru nemovitostí. Hodnocení bylo provedeno na podkladu základní mapy v měřítku 1:10000, obytná výstavba byla převzata z databáze RÚIAN (sídla) a nainportována do výpočtového modelu. Vzhledem k velmi přesným datům a minimálnímu množství digitalizace (digitalizovány byly pouze komunikace a budovy), lze pokládat chybu vstupních dat vlivem digitalizace podkladů za téměř nulovou.

Výsledky modelování hlukové situace použitou výpočtovou metodou vykazují nejistotu modelových výpočtů, která je dle autorů programu srovnatelná s nejistotou měření hladin akustického tlaku v reálné situaci. Nepřesnost výsledků modelových výpočtů činí ± 2 dB(A).

Zjištěný stav akustické situace v území se ve vztahu k hygienickým požadavkům posuzuje podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Zároveň je provedeno vyhodnocení ve vztahu k nařízení vlády č. 433/2022 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Uvedená nařízení vlády stanovují nepřekročitelné hygienické imisní limity hluku a vibrací na pracovištích, v chráněných venkovních prostorech, chráněných vnitřních prostorech staveb a způsob měření a hodnocení těchto hodnot.

Definici chráněného venkovního prostoru staveb a chráněného vnitřního prostoru staveb uvádí zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění následovně: „Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí pobytové místnosti ve stavbách pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytné místnosti ve všech stavbách. Rekreace pro účely podle věty první zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájemem bytu v nich. Co se považuje za prostor významný z hlediska pronikání hluku, stanoví prováděcí právní předpis.“

H. Referenční body

Jedním z parametrů charakterizujícím hlučnost v životním prostředí je ekvivalentní hladina akustického tlaku L_{aeq} , která představuje energetický průměr okamžitých hladin akustického tlaku A a vyjadřuje se v decibelech (dB).

Referenční výpočtový bod představuje virtuální místo, kde se pomocí výpočetní metody zjišťují hlukové parametry, charakterizující stav akustické situace v posuzovaném místě.

Pro výpočet hlukové zátěže realizací záměru byly zvoleny referenční body u obytných domů, které se nacházejí nejbližší u plánovaného záměru, nebo budou nejvíce ovlivněny vyvolanou dopravou.

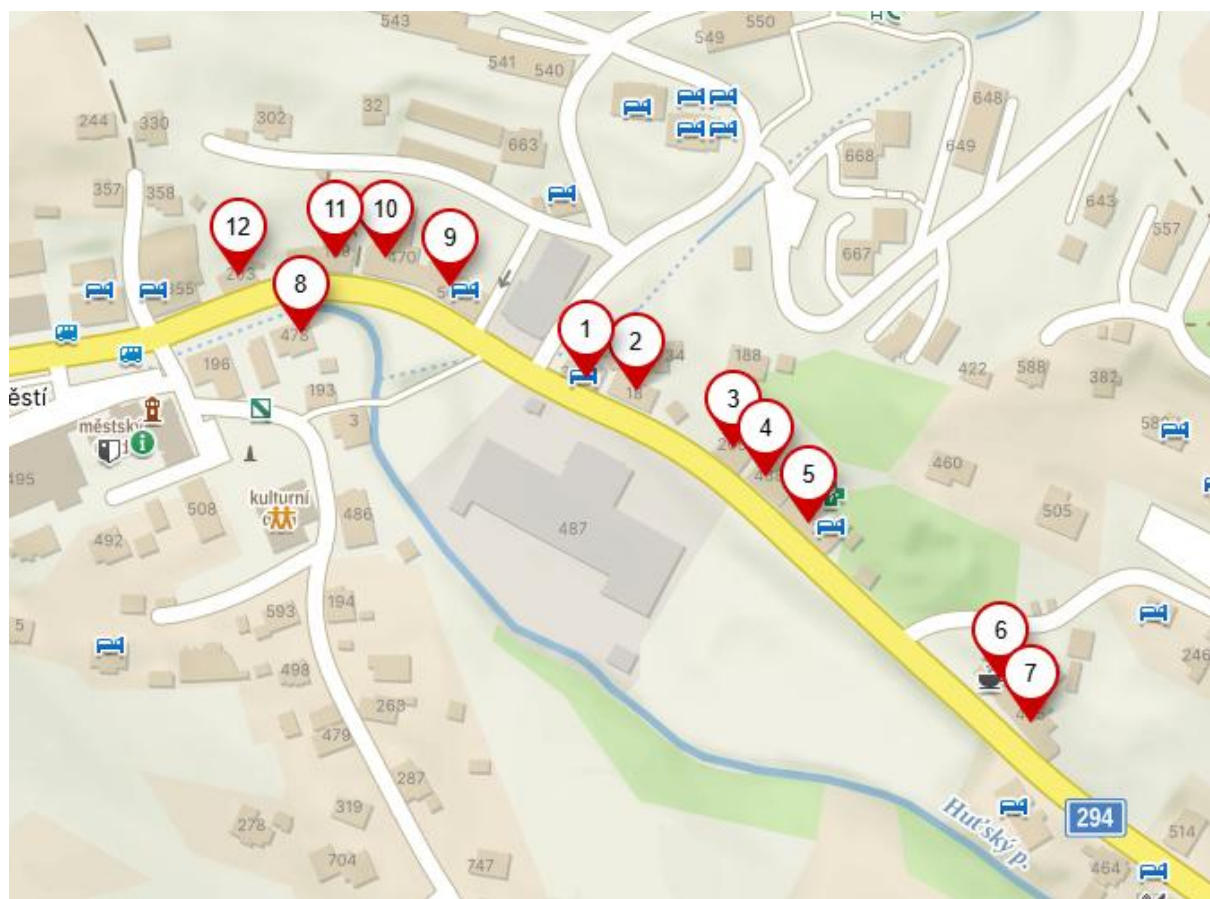
Popis jednotlivých referenčních bodů výpočtu je uveden v tabulce a jejich umístění je znázorněno na obrázku níže.

Tab. 17 Popis referenčních bodů¹⁾

Číslo ref. bodu	Umístění výpočtového bodu
1. ²⁾	Horní Rokytnice 370, Rokytnice nad Jizerou
2.	Horní Rokytnice 18, Rokytnice nad Jizerou
3.	Horní Rokytnice 205, Rokytnice nad Jizerou
4.	Horní Rokytnice 438, Rokytnice nad Jizerou
5.	Horní Rokytnice 275, Rokytnice nad Jizerou
6.	Horní Rokytnice 485, Rokytnice nad Jizerou
7.	Horní Rokytnice 445, Rokytnice nad Jizerou
8.	Horní Rokytnice 478, Rokytnice nad Jizerou
9.	Horní Rokytnice 509, Rokytnice nad Jizerou
10.	Horní Rokytnice 470, Rokytnice nad Jizerou
11.	Horní Rokytnice 199, Rokytnice nad Jizerou
12.	Horní Rokytnice 203, Rokytnice nad Jizerou

- 1) Pouze pro vyhodnocení hluku z dopravy vyvolané výstavbou. Hluk ze stavební činnosti není vyhodnocen v konkrétních výpočtových bodech, je variantně vyhodnocen pro různé odstupové vzdálenosti mezi zdrojem hluku o definovaných parametrech (počet souběžných strojů, akustický výkon, doba běhu) a nejbližším nespecifikovaným CHVPS, viz např. tabulka č. 13 a 20.
- 2) Dle KN zastavěná plocha a nádvoří, objekt prokazatelně používán k bydlení.

Obr. 6 Lokalizace vybraných referenčních bodů



I. Platné hygienické limity

Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru

Hodnoty hluku se vyjadřují ekvivalentní hladinou akustického tlaku $A LA_{eq,T}$. 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 pozemních komunikacích, s výjimkou hluku z provozu na účelových komunikacích, a drahách, a hluku z leteckého provozu, pro které se stanoví pro celou denní a noční dobu. Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A (s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku) se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A LA_{eq,T} = 50$ dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 3 k nařízení vlády č. 433/2022 Sb.

V chráněném venkovním prostoru stávající zástavby, která se nachází v blízkosti zájmového území a příjezdové komunikace, a kde lze hlukovou situaci klasifikovat jako novou hlukovou zátěž, jsou uvažovány následující hygienické limity hluku:

Základní hladina hluku $LA_{eq,T}$ pro stanovení nejvyšší přípustné hladiny hluku ve venkovním prostoru je 50 dB.

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk ze stavební činnosti:

Tab. 18 Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku ze stavební činnosti

Posuzovaná doba [hod.]	Korekce [dB]
od 6:00 do 7:00	+10
od 7:00 do 21:00	+15
od 21:00 do 22:00	+10
od 22:00 do 6:00	+5

Limity hluku – chráněný venkovní prostor staveb

Stacionární zdroje hluku

základní hodnota hluku $LA_{eq,T} = 50$ dB(A),

korekce pro noční období $k = -10$ dB(A),

korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk ze stavební činnosti v čase 7:00 až 21:00 hod.....+15 dB

Těmto korekcím odpovídají následující limity hluku:

7:00 – 21:00 hod.: $LA_{eq,T} = 65$ dB(A)

21:00 – 7:00 hod.: nehodnoceno, výstavba nebude v noci probíhat

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb:

Tab. 19 Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku

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

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce č. 19:

- 1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů. Pro seřadovací nádraží, která byla uvedena do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000.
- 3) **Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001.** Dále se použije pro hluk z dopravy, jde-li o činnost podle § 2 písm. p) nebo q) nařízení vlády č. 433/2002 Sb. na těchto pozemních komunikacích a dráhách prováděnou po 1. lednu 2001.“

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

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

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

Limity hluku – chráněný venkovní prostor staveb:

Pro hluk z dopravy

základní hodnota hluku $L_{Aeq,T} = 50$ dB,

Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001..... $k = +18$ dB.

Této korekci odpovídá následující limit hluku:

6:00 – 22:00 hod.: $L_{Aeq,T} = 68$ dB

22:00 – 6:00 hod.: nehodnoceno, doprava nebude v noci probíhat

J. Vyhodnocení výsledků a závěr

Stávající hluková situace pro stacionární zdroje byla zjištěna na základě terénního měření spol. Kvinting s.r.o. ve dnech 28. a 29. 7. 2025, viz kap. F Stávající hluková zátěž a příloha II. Kalibrace modelu pro hluk ze stacionárních zdrojů (hluk z výstavby) však nebyla provedena. Stávající naměřené hlukové pozadí je oproti očekávané hlukové zátěži z výstavby malé a orientačním výpočtem bylo zjištěno, že jeho zohlednění či nezohlednění ve výsledných hodnotách má nehodnotitelný (nulový) vliv na případné plnění/překročení příslušného hlukového limitu ze stavební činnosti. Výsledné hodnoty s logaritmickým součtem stávajícího naměřeného pozadí jsou totožné jako výsledné hodnoty bez logaritmického součtu stávajícího naměřeného pozadí.

Denní doba – výstavba záměru

Tab. 20 Přehledná tabulka výsledků pro denní dobu tj. 7:00 hod. až 21:00 hod. – nejhorší místo fasády – stacionární zdroje¹⁾

Vzdálenost mezi zdrojem hluku a CHVPS obytného objektu	Maximální možná denní (07:00 -21:00) doba běhu zdrojů hluku při splnění příslušného limitu hluku ze stavební činnosti (65,0 dB)							
	1 zdroj o L _{WA} 105 dB		2 zdroje o L _{WA} á 105 dB (celkem 108,0 dB)		3 zdroje o L _{WA} á 105 dB (celkem 109,8 dB)		4 zdroje o L _{WA} á 105 dB (celkem 111,0 dB)	
10 m	45 min	65,0 dB	22 min	64,9 dB	15 min	65,0 dB	11 min	64,9 dB
20 m	210 min	65,0 dB	105 min	65,0 dB	70 min	65,0 dB	50 min	64,9 dB
30 m	480 min	64,9 dB	250 min	65,0 dB	160 min	65,0 dB	120 min	64,9 dB
40 m	840 min ²⁾	64,6 dB	460 min	65,0 dB	305 min	65,0 dB	230 min	65,0 dB
50 m	840 min ²⁾	62,5 dB	750 min	65,0 dB	480 min	64,9 dB	360 min	64,9 dB

- 1) Jedná se o stanovení maximální možné doby běhu zdroje hluku z výstavby (či souběhu více zdrojů) o určité hlučnosti v dané vzdálenosti od nejbližšího CHVPS obytné zástavby a to při splnění limitu hluku ze stavební činnosti pro dobu 07:00 -21:00 65,0 dB. V „levých“ sloupcích je uvedena maximální možná denní doba běhu zdroje hluku při plnění příslušného limitu, v pravých sloupcích je pro upřesnění uvedena reálné vypočtená hodnota při zadání uvedených parametrů do modelového výpočtu.
- 2) Maximální možná doba výstavby v denní době - 07:00 – 21:00, tzn. 14 hodin, 840 min.

Tab. 21 Přehledná tabulka výsledků pro denní dobu tj. 6:00 hod. až 22:00 hod. – nejhorší místo fasády – silniční doprava

L _{aeq} (dB)							
Číslo ref.bodu	Doprava stávající (rok 2025)	Doprava stávající (rok 2025) Včetně koef. alfa ¹⁾	Doprava výhled bez výstavby (rok 2030)	Doprava výhled bez výstavby (rok 2030) Včetně koef. alfa ¹⁾	Doprava výhled včetně výstavby (rok 2030)	Doprava výhled včetně výstavby (rok 2030) Včetně koef. alfa ¹⁾	Limit hluku doprava
1.	62,0	62,4	62,3	62,6	64,3	64,5	68,0
2.	62,4	62,7	62,6	62,9	64,6	64,8	68,0
3.	61,9	62,2	62,1	62,5	64,1	64,4	68,0
4.	58,1	58,4	58,3	58,7	60,3	60,6	68,0
5.	61,4	61,7	61,6	61,9	63,6	63,8	68,0
6.	58,2	58,5	58,4	58,8	60,4	60,7	68,0
7.	61,9	62,2	62,2	62,5	64,2	64,4	68,0
8.	57,7	58,0	57,9	58,2	59,9	60,1	68,0
9.	60,9	61,3	61,2	61,5	63,2	63,4	68,0
10.	56,5	56,8	56,8	57,1	58,8	59,0	68,0
11.	59,1	59,4	59,3	59,7	61,3	61,6	68,0
12.	62,9	63,3	63,2	63,5	65,2	65,4	68,0

- 1) I když v souvislosti s výstavbou záměru není předpoklad pravidelných víkendových prací, nelze tuto možnost zcela vyloučit. Koeficient nerovnoměrnosti dopravy alfa pro letní neděle byl proto ve výpočtu variantně zohledněn z důvodu bezpečnosti výsledků. Koeficient alfa stanoví, kolikrát bude na hodnocené komunikaci v letní neděle větší intenzita dopravy než je roční průměr denních intenzit (RPDI).

Noční doba - výstavba záměru

Noční doba nebyla hodnocena, výstavba v noční době nebude probíhat.

Vzhledem k blízkému umístění obytné zástavby a stávající neznalosti přesné distribuce zdrojů hluku na ploše stavby byla hluková zátěž z výstavby vyhodnocena prostřednictvím variant umístění jednoho až čtyř zdrojů hluku o očekávaném maximálním akustickém výkonu $L_{WA} = 105,0$ dB v modelovaných odstupovaných vzdálenostech 10, 20, 30, 40 a 50 m od CHVPS obytné zástavby. Cílem hodnocení bylo stanovit po jakou maximální denní dobu mohou být zdroje hluku v dané hlukové a vzdálenostní konstelaci v provozu, a to při dodržení limitu ze stavební činnosti pro dobu 07:00 – 21:00 65,0 dB. Z výsledků v tabulkách č. 13 a 20 vyplývá, že zejména provoz zdrojů hluku v blízkosti 10 m od obytné zástavby musí být časově výrazně omezen a to od max. 45 min ve variantě běhu 1 zdroje hluku o L_{WA} 105 dB až po max. 11 min při souběhu čtyř hlučných strojů o L_{WA} 105 dB. Při práci blíže než 10 m od nejbližších CHVPS bude nutné ještě úměrně radikálnější časové omezení, než jsou vypočtené hodnoty v tabulkách, v těsné blízkosti nejbližších obytných staveb však budou probíhat hlučné práce pouze ojediněle a velice krátkodobě (stroj přijede, provede činnost a odjede). S narůstající vzdáleností od nejbližší obytné zástavby bude naopak možné zdroje hluku provozovat denně po delší dobu, jak vyplývá z vypočtených výsledků. Těžiště stavebních prací lze očekávat v místech demolice stávajících a výstavby nových objektů, a to většinou až na výjimky ve vzdálenosti cca 20 m a více, tzn. že práce ve větší blízkosti budou probíhat pouze zlomek celkové doby výstavby.

Z hlediska výpočtu hluku z dopravy při výstavbě záměru je řešen hluk ze silniční komunikace, která byla umístěna a povolena rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Proto na referenční body byla uplatněna korekce pro hluk z dopravy + 18 dB.

Pro okolí záměru je na geoportálu CUZK (<https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/?p=22523>) k dispozici ortofoto z roku 1998, ze kterého lze usuzovat, že již před 1.1.2001 byl vybraný úsek komunikace v provozu. Ortofoto je uvedeno v příloze č. III.

Pro všechny hodnocené varianty (stávající stav, výhled bez zohlednění dopravy stavby a výhled se zohledněním dopravy stavby) bylo výpočtem ověřeno plnění hygienických limitů pro hluk z dopravy při zohlednění příslušných korekcí dle přílohy č. 3, část A nařízení vlády č. 433/2022 Sb. u všech referenčních bodů a to i včetně variantního zohlednění tzv. koeficientu alfa, který stanoví, kolikrát bude na hodnocené komunikaci v letní neděle větší intenzita dopravy než je roční průměr denních intenzit (RPDI). Koeficient alfa byl do výpočtů zahrnut s ohledem na bezpečnost výsledků, protože nelze jednoznačně vyloučit ojedinělé stavební práce o víkendech.

Všechny vypočtené hodnoty pro vybrané referenční body jsou shrnuty v tabulkách č. 20 a 21.

Grafické znázornění výsledků pro stacionární zdroje i dopravu je v příloze č. I.

Na základě hodnocení výsledků výpočtu hluku z výstavby lze konstatovat, že při dodržení navržených omezení doby běhu a souběhu hlučných stavebních zdrojů hluku v daných odstupových vzdálenostech od nejbližších CHVPS není nutná realizace protihlukových opatření, limity hluku z výstavby budou plněny v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb i bez jejich instalace. Navíc bylo orientačním výpočtem zjištěno, že dostatečný efekt k eliminaci vyvolané hlukové zátěže má umístění mobilních PHS v blízkosti zdrojů hluku, což je zejména v případě pohybujících se strojů obtížné a lze to aplikovat pouze na statické (nepohybující se) zdroje hluku. V další fázi přípravy projektu, až bude známo rozmístění zdrojů hluku v rámci očekávaných fází výstavby bude upřesněn případný návrh

umístění mobilních protihlukových stěn k eliminaci statických zdrojů hluku (pneumatická kladiva, elektrická nářadí apod.).

Z důvodu případné eliminace negativního vlivu výstavby posuzovaného záměru a se zřetelem na blízkou okolní obytnou zástavbu lze obecně doporučit využití strojů a stavební mechanizace s nižší hlučností (pravidelně udržované a servisované stroje) a omezení jejich běhu v době, kdy nejsou využívány. Dále je třeba zajistit, že od 21:00 do 7:00 nebudou prováděny žádné stavební práce.

V další fázi přípravy projektu, až bude znám konkrétní dodavatel stavebních prací a jejich harmonogram, lze doporučit zpracování podrobnější hlukové studie pro období výstavby.

Výstavbu záměru lze z hlediska posouzených údajů při zohlednění výše uvedených skutečností a omezení považovat za akceptovatelnou.

K. Přílohy

- I. Grafické znázornění rozdělení pásem izofon:
 1. Pro denní dobu – stávající stav – doprava bez zohlednění koeficientu alfa
 2. Pro denní dobu – výhled bez výstavby –doprava bez zohlednění koeficientu alfa
 3. Pro denní dobu – výhled včetně výstavby –doprava bez zohlednění koeficientu alfa
 4. Pro denní dobu – stávající stav – doprava včetně zohlednění koeficientu alfa
 5. Pro denní dobu – výhled bez výstavby –doprava včetně zohlednění koeficientu alfa
 6. Pro denní dobu – výhled včetně výstavby –doprava včetně zohlednění koeficientu alfa
 7. Hluk ze stavební činnosti – 1 zdroj o L_{WA} 105,0 dB v 10 m od nejbližšího CHVPS po dobu 45 min
 8. Hluk ze stavební činnosti – 1 zdroj o L_{WA} 105,0 dB v 20 m od nejbližšího CHVPS po dobu 210 min
 9. Hluk ze stavební činnosti – 1 zdroj o L_{WA} 105,0 dB v 30 m od nejbližšího CHVPS po dobu 480 min
 10. Hluk ze stavební činnosti – 1 zdroj o L_{WA} 105,0 dB ve 40 m od nejbližšího CHVPS po dobu 840 min
 11. Hluk ze stavební činnosti – 1 zdroj o L_{WA} 105,0 dB v 50 m od nejbližšího CHVPS po dobu 840 min
 12. Hluk ze stavební činnosti – 2 zdroje o L_{WA} 108,0 dB v 10 m od nejbližšího CHVPS po dobu 22 min
 13. Hluk ze stavební činnosti – 2 zdroje o L_{WA} 108,0 dB v 20 m od nejbližšího CHVPS po dobu 105 min
 14. Hluk ze stavební činnosti – 2 zdroje o L_{WA} 108,0 dB v 30 m od nejbližšího CHVPS po dobu 250 min
 15. Hluk ze stavební činnosti – 2 zdroje o L_{WA} 108,0 dB ve 40 m od nejbližšího CHVPS po dobu 460 min
 16. Hluk ze stavební činnosti – 2 zdroje o L_{WA} 108,0 dB v 50 m od nejbližšího CHVPS po dobu 750 min
 17. Hluk ze stavební činnosti – 3 zdroje o L_{WA} 109,8 dB v 10 m od nejbližšího CHVPS po dobu 15 min
 18. Hluk ze stavební činnosti – 3 zdroje o L_{WA} 109,8 dB v 20 m od nejbližšího CHVPS po dobu 70 min
 19. Hluk ze stavební činnosti – 3 zdroje o L_{WA} 109,8 dB v 30 m od nejbližšího CHVPS po dobu 160 min
 20. Hluk ze stavební činnosti – 3 zdroje o L_{WA} 109,8 dB ve 40 m od nejbližšího CHVPS po dobu 305 min
 21. Hluk ze stavební činnosti – 3 zdroje o L_{WA} 109,8 dB v 50 m od nejbližšího CHVPS po dobu 480 min

22. Hluk ze stavební činnosti – 4 zdroje o L_{WA} 111,0 dB v 10 m od nejbližšího CHVPS po dobu 11 min
 23. Hluk ze stavební činnosti – 4 zdroje o L_{WA} 111,0 dB v 20 m od nejbližšího CHVPS po dobu 50 min
 24. Hluk ze stavební činnosti – 4 zdroje o L_{WA} 111,0 dB v 30 m od nejbližšího CHVPS po dobu 120 min
 25. Hluk ze stavební činnosti – 4 zdroje o L_{WA} 111,0 dB ve 40 m od nejbližšího CHVPS po dobu 230 min
 26. Hluk ze stavební činnosti – 4 zdroje o L_{WA} 111,0 dB v 50 m od nejbližšího CHVPS po dobu 360 min
- II. Protokol měření hluku ze stacionárních zdrojů
- III. Ortofoto 1998 - existence komunikací

V Hradci Králové, 4.11.2025, 12.8.2026



Ing. Tomáš Staš

L. Použité podklady

- Podklady předané investorem pro záměr „Willow resort Rokytnice“
- Situace zájmového území v měřítku včetně fotodokumentace
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 433/2022 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů
- Liberko, M.: Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy, VÚVA Praha, 06/1991
- RNDr. Miloš Liberko a Ing. Libor Ládyš: Výpočet hluku z automobilové dopravy, manuál 2011
- Celostátní sčítání dopravy 2020, www.rsd.cz
- "Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. vydání)" (Technické podmínky MD ČR - schválené s účinností od 12. října 2012)
- Metodika stanovení výhledové intenzity automobilové dopravy TP 225, III. vydání
- TP189 "Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. vydání)" (Technické podmínky MD ČR - schválené s účinností od 6. června 2012)
- Program Cadna A, verze 2018, výrobce: DataKustik GmbH
- Beran V.: Chvění a hluk, Západočeská univerzita v Plzni, 09/2010.
- Výpočet hluku z automobilové dopravy, manuál 2018, verze 2020, zpracovatel EKOLA Group, spol. s r.o

Poznámka k ověření aktuálnosti hlukové studie:

Hluková studie pro období výstavby byla zpracována v listopadu 2025. Pro hodnocení hluku z dopravy byly použity intenzity dopravy z CSD 2020, které byly dle metodiky TP 225 přepočteny na rok 2025 jako stávající stav a na rok 2030 jako nejzazší předpokládaný rok realizace výstavby. Současně byla s ohledem na sezónní zatížení lokality posouzena i konzervativní varianta se zvýšením intenzity dopravy o 8 % (koeficient α).

V současnosti jsou k dispozici předběžné výsledky CSD 2025. Jejich porovnání s CSD 2020 pro řešený úsek 5-2340 neprokazuje nárůst celkové intenzity dopravy, ale naopak její pokles z 3 020 na 2 440 vozidel/den, tj. přibližně o 19 %. Nové údaje tedy nenaznačují vyšší dopravní zatížení, než ze kterého vychází hluková studie.

Aktualizace výpočtu hluku z dopravy není nezbytná ani z hlediska výsledků hlukového posouzení. V rámci výpočtu byla doprava vyvolaná výstavbou uvažována konzervativně v intenzitě 320 jízd nákladních vozidel za den, přičemž z důvodu neznalosti jejího směrového rozdělení byla celá tato intenzita započtena do obou směrů silnice II/294. I v nejméně příznivé hodnocené variantě, tj. pro výhledový rok 2030 se zohledněním dopravy vyvolané výstavbou a koeficientu α , dosahuje nejvyšší vypočtená hodnota 65,4 dB při hygienickém limitu 68 dB. Vzhledem k uvedenému a ke skutečnosti, že výsledky CSD 2025 dosud nejsou finální a neobsahují potřebné rozdělení dopravy na jednotlivé kategorie vozidel a denní období v rozsahu potřebném pro modelový výpočet, není aktualizace výpočtu hluku z dopravy považována za nezbytnou a účelnou.

V případě hluku ze stavební činnosti vychází hluková studie z předpokladů odpovídajících stupni přípravy záměru v době jejího zpracování. Vzhledem k tomu, že nebyl znám konkrétní dodavatel ani přesný harmonogram a rozmístění stavebních mechanismů, bylo posouzení provedeno variantně pro různé počty souběžně provozovaných hlučných zdrojů a jejich odstupové vzdálenosti od nejbližších chráněných venkovních prostorů staveb. Výsledkem posouzení jsou podmínky omezující dobu provozu a souběh hlučných stavebních mechanismů v závislosti na jejich vzdálenosti od nejbližších CHVPS tak, aby byl dodržen příslušný hygienický limit hluku ze stavební činnosti.

V rámci aktualizace hlukové studie byly upřesněny některé vstupní údaje týkající se bilance přepravovaného materiálu. Toto upřesnění však nevede ke změně intenzity stavební dopravy uvažované ve výpočtu hluku, která nadále činí 160 NA/den, ani ke změně ostatních předpokladů rozhodných pro hodnocení hluku ze stavební činnosti. Aktualizace výpočtu hluku ze stavební činnosti proto není v této fázi považována za nezbytnou. Stanovené podmínky a omezení uvedené v hlukové studii zůstávají nadále v platnosti.