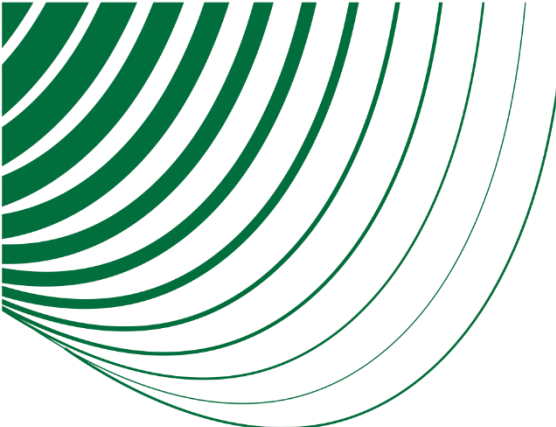




Greif-akustika
s.r.o.

Číslo dokumentu:

Z250410-02

Revize:

-

AKUSTICKÁ STUDIE

FLORENC21

Akustická studie ve stupni EIA

Zpracoval: Ing. Marie Jirmanová

Ověřil: Ing. Ondřej Smrž

Objednatel:

Kateřina Šulcová s.r.o.
Plaňanská 404/2
108 00 Praha 10



Číslo vydání: **1**

Počet stran: **83**

Externí přílohy: **3**

Datum vydání: **10. 07. 2026**

Greif-akustika, s.r.o.

Kubíkova 1378/12, 182 00 Praha 8 – Kobylisy

Tato zpráva může být publikována nebo šířena pouze jako celek.

www.greif.cz

info@greif.cz

+420 286 587 763



Obsah:

1. ZADÁNÍ:	4
2. PODKLADY:	4
3. HYGIENICKÉ LIMITY HLUKU VE VENKOVNÍM PROSTORU:	5
3.1 HLUK Z DOPRAVY NA POZEM. KOMUNIKACÍCH A DRÁHÁCH POVOLENÝCH PO 31. 12. 2000:	5
3.2 HLUK Z DOPRAVY NA POZEM. KOMUNIKACÍCH A DRÁHÁCH POVOLENÝCH PŘED 1. 1. 2001:	5
3.3 HLUK Z PROVOZU STACIONÁRNÍCH ZDROJŮ:	5
3.4 HLUK ZE STAVEBNÍ ČINNOSTI:	6
4. SITUACE:	6
4.1 POPIS LOKALITY:	6
4.2 POPIS ZÁMĚRU:	7
4.3 NEJBLIŽŠÍ CHRÁNĚNÉ PROSTORY:	8
4.3.1 Chráněný venkovní prostor:	8
4.3.2 Chráněné venkovní prostory staveb:	9
5. POSOUZENÍ HLUKU Z AUTOMOBILOVÉ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY:	11
5.1 POPIS DOPRAVY:	11
5.2 KALIBRACE VÝPOČTOVÉHO MODELU:	12
5.3 VÝPOČET:	13
5.3.1 Popis výpočtu:	13
5.3.2 Intenzity automobilové a železniční dopravy uvažované ve výpočtech:	13
5.3.3 Popis výpočtových stavů:	13
5.3.4 Popis mapových a tabulkových výstupů z výpočtového programu:	14
5.3.5 Výpočtový program SoundPLAN:	14
5.4 POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBU – AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA:	15
5.4.1 Posouzení hluku z automobilové dopravy pro stávající stav roku 2026:	15
5.4.2 Posouzení hluku z automobilové dopravy pro výhled roku 2035 (2038) bez Záměru, V0 – nulová varianta:	17
5.4.3 Vliv umístění Záměru mimo objekty B01-1 a B04a na stávající zástavbu pro výhled roku 2035 – automobilová doprava:	19
5.4.4 Vliv umístění Záměru na stávající zástavbu pro výhled roku 2038 – automobilová doprava:	21
5.4.5 Vliv umístění Záměru na stávající zástavbu pro výhled při naplnění UP hl.m. Prahy – automobilová doprava:	23
5.5 POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBU – ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA:	26
6. POSOUZENÍ HLUKU Z PROVOZU STACIONÁRNÍCH ZDROJŮ:	28
7. POSOUZENÍ HLUKU ZE STAVEBNÍ ČINNOSTI:	31
7.1 METODA VÝPOČTU:	31
7.2 POPIS VÝSTAVBY:	31
7.2.1 Staveniště:	31
7.2.2 Chráněné venkovní prostory staveb a popis dalších sledovaných míst pro účely posouzení hluku ze stavební činnosti:	32
7.2.3 Etapizace výstavby:	34
7.2.4 Popis prováděných prací a rozdělení výstavby na jednotlivé fáze:	36
7.2.5 Popis časových horizontů použitých pro výpočet a popis fází výstavby objektů:	37



7.2.6	Použitá zařízení, stavební mechanismy:	37
7.3	VÝPOČET HLUKU ZE STAVEBNÍ ČINNOSTI:	39
7.3.1	1. časový horizont – 1. etapa výstavby:	39
7.3.2	2. časový horizont – 2. etapa výstavby:	41
7.3.3	3. časový horizont – 3. etapa výstavby:	42
7.3.4	4. časový horizont – 4. etapa výstavby:	45
7.4	VÝPOČET A POSOUZENÍ HLUKU ZE STAVENIŠTNÍ DOPRAVY:	46
7.4.1	Popis staveništní dopravy:	46
7.4.2	Výpočet hluku ze staveništní dopravy (STC):	49
7.5	HODNOCENÍ A NAVRŽENÁ OPATŘENÍ:	62
8.	ZÁVĚR:	63
9.	PŘÍLOHY:	64
	PŘÍLOHA 1 – INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA SLEDOVANÝCH KOMUNIKACÍCH, STÁVAJÍCÍ STAV 2025, SS:	64
	PŘÍLOHA 2 – INTENZITY DOPRAVY MHD NA SLEDOVANÝCH KOMUNIKACÍCH, STÁVAJÍCÍ STAV 2024:	65
	PŘÍLOHA 3 – INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA SLEDOVANÝCH KOMUNIKACÍCH, VÝHLED BEZ ZÁMĚRU 2035, V0:	66
	PŘÍLOHA 4 – INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA SLEDOVANÝCH KOMUNIKACÍCH, VÝHLED SE ZÁMĚREM 2035, V1:	67
	PŘÍLOHA 5 – INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA SLEDOVANÝCH KOMUNIKACÍCH, VÝHLED 2035, DISTRIBUCE AREÁLOVÉ DOPRAVY:	68
	PŘÍLOHA 6 – INTENZITY DOPRAVY MHD NA SLEDOVANÝCH KOMUNIKACÍCH, VÝHLED 2030:	69
	PŘÍLOHA 7 – INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA SLEDOVANÝCH KOMUNIKACÍCH, VÝHLED BEZ ZÁMĚRU 2038, V2:	70
	PŘÍLOHA 8 – INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA SLEDOVANÝCH KOMUNIKACÍCH, VÝHLED SE ZÁMĚREM 2038, V3:	71
	PŘÍLOHA 9 – INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA SLEDOVANÝCH KOMUNIKACÍCH, VÝHLED 2038, DISTRIBUCE AREÁLOVÉ DOPRAVY:	72
	PŘÍLOHA 10 – INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA SLEDOVANÝCH KOMUNIKACÍCH, VÝHLED ÚP BEZ ZÁMĚRU:	73
	PŘÍLOHA 11 – INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA SLEDOVANÝCH KOMUNIKACÍCH, VÝHLED ÚP SE ZÁMĚREM:	74
	PŘÍLOHA 12 – INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA SLEDOVANÝCH KOMUNIKACÍCH, VÝHLED ÚP, DISTRIBUCE AREÁLOVÉ DOPRAVY:	75
	PŘÍLOHA 13 – INTENZITY DOPRAVY MHD NA SLEDOVANÝCH KOMUNIKACÍCH, VÝHLED ÚP:	76
	PŘÍLOHA 14 – INTENZITY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY, STÁVAJÍCÍ STAV 2025:	77
	PŘÍLOHA 15 – INTENZITY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY, VÝHLED 2037:	79
	PŘÍLOHA 16 – INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA SLEDOVANÝCH KOMUNIKACÍCH, VÝHLED 2030, B3 PRO STC:	81
	PŘÍLOHA 17 – INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA SLEDOVANÝCH KOMUNIKACÍCH, VÝHLED 2030, B1 PRO STC:	82
10.	EXTERNÍ PŘÍLOHY:	83
	EXTERNÍ PŘÍLOHA 1 – STACIONÁRNÍ ZDROJE HLUKU:	83
	EXTERNÍ PŘÍLOHA 2 – BAREVNÉ VYZNAČENÍ CHRÁNĚNÝCH OBJEKTŮ DLE VYPOČÍTANÝCH HLADIN HLUKU NA FASÁDÁCH Z PROVOZU STACIONÁRNÍCH ZDROJŮ – DENNÍ DOBA:	83
	EXTERNÍ PŘÍLOHA 3 – BAREVNÉ VYZNAČENÍ CHRÁNĚNÝCH OBJEKTŮ DLE VYPOČÍTANÝCH HLADIN HLUKU NA FASÁDÁCH Z PROVOZU STACIONÁRNÍCH ZDROJŮ – NOČNÍ DOBA:	83

1. Zadání:

Zadavatel akustické studie požaduje posoudit, zda hluk při výstavbě a provozu Záměru FLORENC21 v Praze nepřekročí v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru hygienické limity hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Akustická studie je zpracována ve stupni Environmental Impact Assessment (EIA).

Předmětem akustické studie je:

- posouzení hluku z automobilové dopravy ve venkovním prostoru,
- posouzení hluku ze železniční dopravy ve venkovním prostoru,
- posouzení hluku z provozu stacionárních zdrojů ve venkovním prostoru,
- posouzení hluku ze stavební činnosti ve venkovním prostoru.

2. Podklady:

- [1] Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- [2] Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.
- [3] ČSN ISO 9613-1 Akustika – Útlum při šíření zvuku ve venkovním prostoru. Část 1: Výpočet pohlcování zvuku v atmosféře.
- [4] ČSN ISO 9613-2 Akustika – Útlum při šíření zvuku ve venkovním prostoru. Část 2: Obecná metoda výpočtu.
- [5] ČSN ISO 1996-1 Akustika – Popis, měření a hodnocení hluku prostředí – Část 1: Základní veličiny a postupy pro hodnocení.
- [6] ČSN ISO 1996-2 Akustika – Popis, měření a hodnocení hluku prostředí. Část 2: Určování hladin akustického tlaku.
- [7] Výkresová dokumentace s technickým popisem.
- [8] DIP pro Praha Florenc, Praha 1 (F21), úkol č. 25-2135-093z-TGr, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., 02/2026.
- [9] DIP pro akci „FLORENC21“ Praha 8 - Karlín 4660/26, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 06/2026.
- [10] Intenzity železniční dopravy pro stávající stav 2025 a pro výhled 2037, Správa železnic státní organizace.
- [11] Kalibrační měření hluku pro železniční a automobilovou dopravu Z250410-01, Greif-akustika, s.r.o., 01/2026.

3. Hygienické limity hluku ve venkovním prostoru:

Hygienické limity hluku jsou stanoveny dle [2] § 12 „Hygienické limity hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru“.

3.1 Hluk z dopravy na pozem. komunikacích a drahách povolených po 31. 12. 2000:

Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000 jsou pro chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor hygienické limity uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 1 – Hygienický limit pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách umístěných a povolených po 31. 12. 2000

Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	$L_{Aeq,T}$ [dB]
Denní doba	60
Noční doba – chráněný venkovní prostor	60
Noční doba – chráněný venkovní prostor staveb	50
Noční doba – hluk z dopravy na železničních a tramvajových drahách	55

3.2 Hluk z dopravy na pozem. komunikacích a drahách povolených před 1. 1. 2001:

Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001 jsou pro chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor hygienické limity uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 2 – Hygienický limit pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách umístěných a povolených před 1. 1. 2001

Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	$L_{Aeq,T}$ [dB]
Denní doba	68
Noční doba – chráněný venkovní prostor	68
Noční doba – chráněný venkovní prostor staveb	58
Noční doba – hluk z dopravy na železničních drahách	63

3.3 Hluk z provozu stacionárních zdrojů:

Pro hluk z provozu stacionárních zdrojů jsou pro chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor hygienické limity uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 3 – Hygienický limit pro hluk z provozu stacionárních zdrojů

Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	$L_{Aeq,T}$ [dB]
Denní doba	50
Noční doba – chráněný venkovní prostor	50
Noční doba – chráněný venkovní prostor staveb	40
Pro vysoce impulsní hluk se přičte další korekce -12 dB. V případě hluku s tónovými složkami se přičte další korekce -5 dB.	

3.4 Hluk ze stavební činnosti:

Tabulka 4 – Hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti

Chráněný venkovní prostor ostatních staveb	$L_{Aeq,s}$ [dB]
Denní doba od 06.00 do 07.00 hod. a od 21.00 do 22.00 hod.	60
Denní doba od 07.00 do 21.00 hod.	65
Noční doba	45
Pro vysoce impulsní hluk se přičte další korekce -12 dB. V případě hluku s tónovými složkami se přičte další korekce -5 dB.	

4. Situace:

4.1 Popis lokality:

Zájmová lokalita se nachází na pomezí Prahy 1 a Prahy 8 severovýchodně od Masarykova nádraží. Zájmové území představuje z převážné části pražský brownfield. Území je vymezeno ze severu stávající zástavbou podél Křížkovy ulice, ze západu ulic Na Florenci a z jihovýchodu západním ramenem Negrelliho viaduktu.

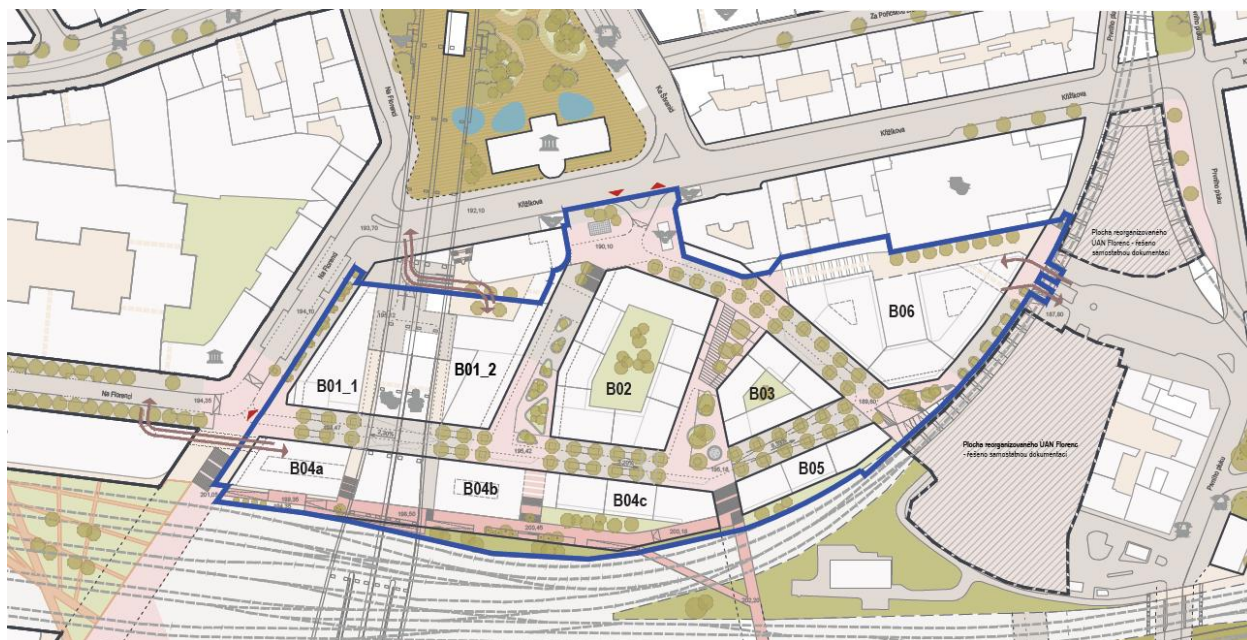
Zájmové území je v současném stavu zastavěné pouze částečně. Převážně se jedná o nevyužívané a zcela zanedbané území, pouze ve východním cípu se v současnosti nachází část ÚAN Florenc. Tato část bude v rámci samostatného správního řízení před realizací posuzovaného záměru reorganizována na druhou stranu západního ramene Negrelliho viaduktu, kde se v současnosti nachází veřejné parkoviště osobních automobilů a odstavná plocha dálkových autobusů, která je využívána pouze částečně.

Obrázek 1 – Umístění záměru v širších územních vztazích



Zdroj: mapy.cz

Obrázek 2 – Umístění záměru v užších územních vztazích



Zdroj: JAKUB CIGLER ARCHITEKTI a.s., 05/2026

4.2 Popis záměru:

Posuzovaný záměr představuje realizaci skupiny 6 městských bloků B01, B02, B03, B04, části bloku B05 (B05a) a bloku B6 včetně veřejných prostranství, dopravní a technické infrastruktury v transformačním území severovýchodně od Masarykova nádraží.

Výšky jednotlivých objektů a počty podzemních podlaží byly navrženy na základě jednotlivých architektonických návrhů následovně:

- Blok B01 – nadzemní část výšková hladina 21 – 31 m, 2 podzemní podlaží
- Blok B02 – nadzemní část výšková hladina 16 – 26 m / 21 – 31 m (objekt překonává výškový rozdíl terénu cca 5 m), 3 podzemní podlaží
- Blok B03 – nadzemní část výšková hladina 16 – 26 m / 21 – 31 m (objekt překonává výškový rozdíl terénu cca 5 m), 3 podzemní podlaží
- Blok B04a – nadzemní část výšková hladina 21 – 31 m, 3 podzemní podlaží
- Blok B04b – nadzemní část výšková hladina 12 – 21 m až 21 – 31 m, 2 podzemní podlaží
- Blok B04c – nadzemní část výšková hladina 12 – 21 m až 16 – 26 m, 3 podzemní podlaží
- Blok B05a – nadzemní část výšková hladina 16 – 26 m, 2 podzemní podlaží
- Blok B06 – nadzemní část výšková hladina 21 – 31 m, 3 podzemní podlaží

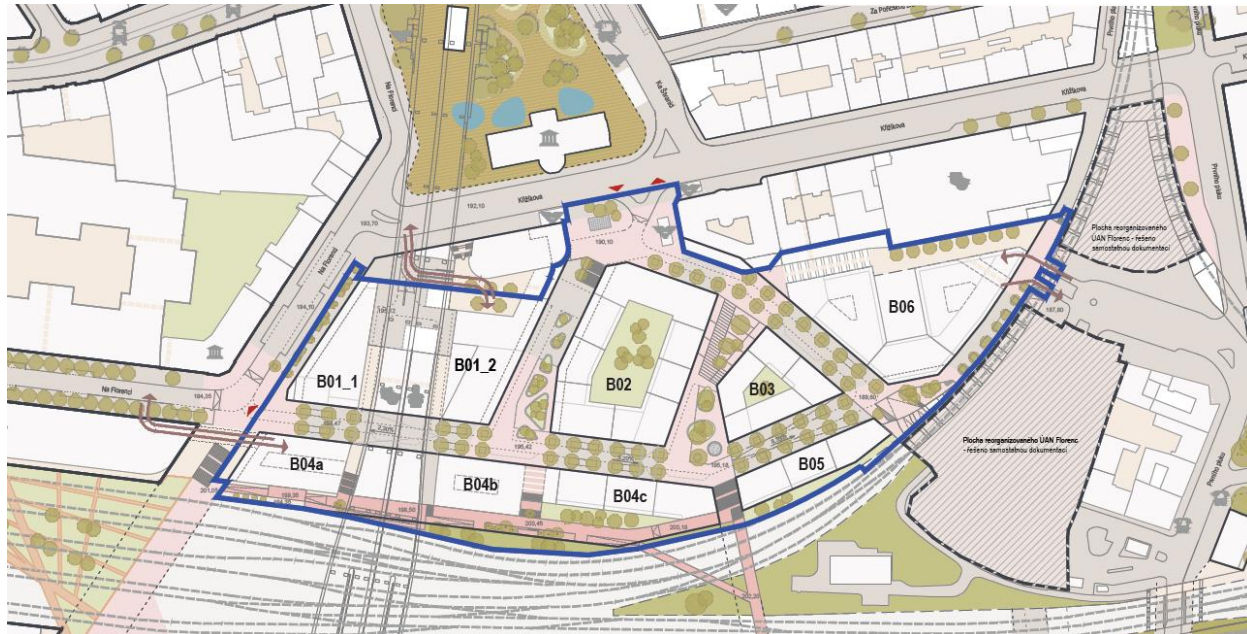
Posuzovaný záměr má navržen rovněž síť veřejných prostranství, které jsou koncipovány jako sekvence různorodých míst propojující okolní čtvrti. Lokalita bude disponovat novými náměstími, které budou vzájemně propojeny sítí pěších uličních úseků doprovázenými stromořadím.

Lokalita posuzovaného záměru zahrnuje i část území stávajícího ÚAN Florenc. Z tohoto důvodu je navržena reorganizace stávajícího ÚAN Florenc tak, že veškerý provoz ÚAN bude umístěn do prostoru rozvětvení Negrelliho viaduktu, kde se v současném stavu nachází odstavná stání dálkových autobusů a parkoviště osobních vozidel (130 PS).

V rámci posuzovaného záměru je celkem navrženo 966 nových parkovacích stání (PS). Veškerá PS budou umístěna ve společné suterénní podnoži. Nad rámec tohoto množství je uvažováno i s počtem 130

parkovacích stání jako náhrada za rušená povrchová parkovací stání IAD v prostoru stávajícího ÚAN (mezi rameny Negrelliho viaduktu). Tato parkovací stání budou přesunuta do suterénu objektu B06. Celkově bude tedy v podzemních podlažích posuzovaného záměru umístěno 1 096 PS.

Obrázek 3 - Situace umístění navrhovaných objektů



V širším zájmovém území jsou plánovány např. následující stavební záměry, které jsou zahrnuty při posuzování kumulativních vlivů s posuzovaným záměrem:

- Reorganizace ÚAN Florenc (včetně souvisejících demolic)
- Východní část lokality FLORENC21
- Rekonstrukce Hlávkova mostu
- Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží (včetně přestřešení kolejí)
- Muzeum železnice a elektrotechniky (NTM)
- Rekonstrukce Desfourského paláce pro potřeby Muzea hl. m. Prahy
- Nové spojení II / Metro S
- Humanizace severojižní magistrály
- Office Hybernská
- Koncepce řešení křižovatky Křižíkova / Ke Štvanici
- Rekonstrukce okolí Negrelliho viaduktu
- Vltavská Filharmonie

4.3 Nejbližší chráněné prostory:

4.3.1 Chráněný venkovní prostor:

Chráněným venkovním prostorem se dle [1] rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Rekreace zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájmem bytu v nich.

Chráněný venkovní prostor se v nejbližší vzdálenosti Záměru nenachází nebo je ve větší vzdálenosti než nejbližší chráněné venkovní prostory staveb.

4.3.2 Chráněné venkovní prostory staveb:

Chráněným venkovním prostorem staveb se dle [1] 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. Prostor významný z hlediska pronikání hluku je prostor před výplní otvoru obvodového pláště stavby zajišťující přímé přirozené větrání, za níž se nachází chráněný vnitřní prostor stavby, pokud tento chráněný prostor nelze přímo větrat jinak.

Nejbližší chráněné venkovní prostory staveb vzhledem k Záměru jsou u následujících objektů:

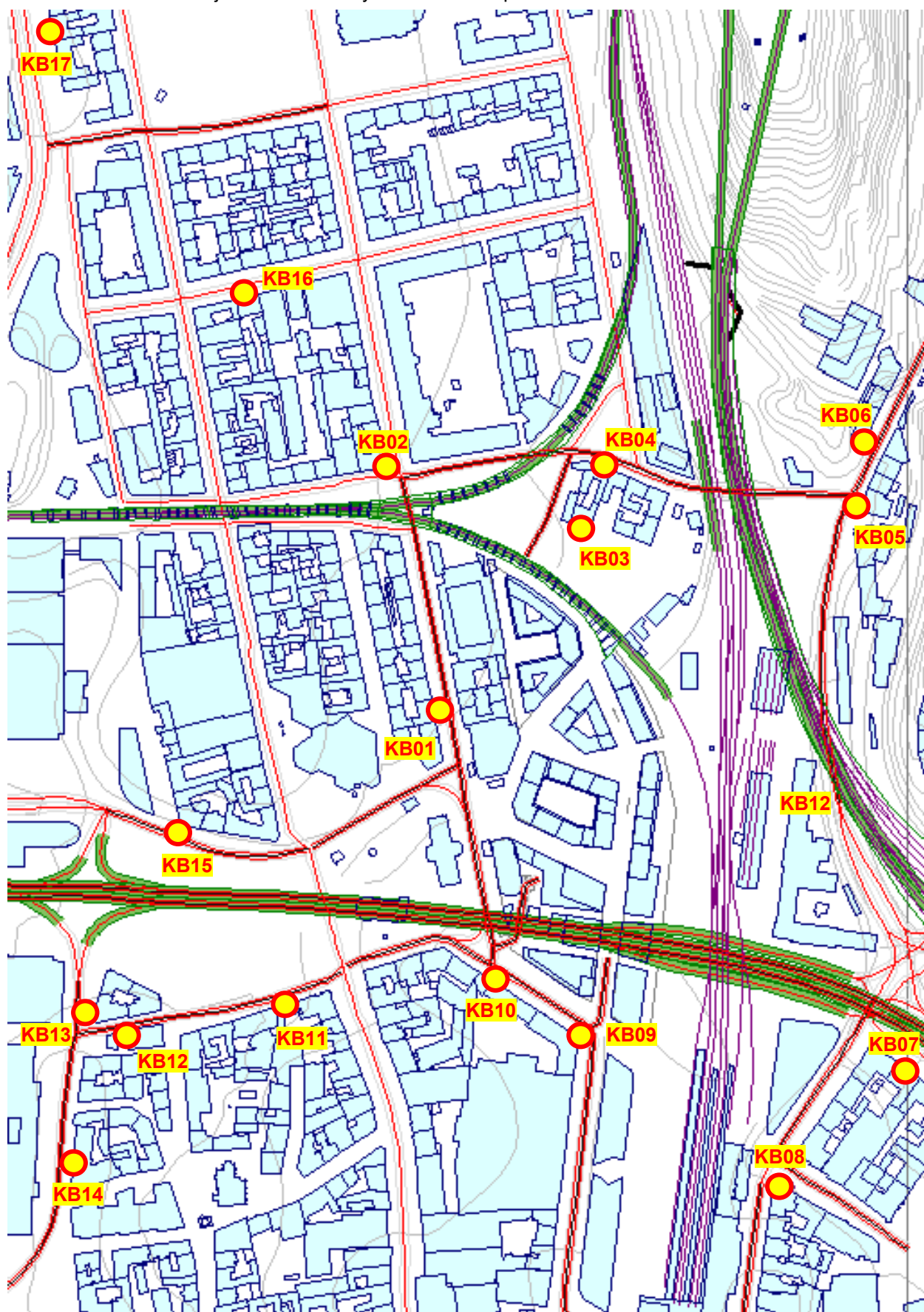
Tabulka 5 – Přehled nejbližších chráněných venkovních prostorů staveb

Označení kontrolního bodu	Číslo popisné	Typ objektu	Počet nadzemních podlaží
KB01*	254	Bytový dům	6
KB02*	140	Bytový dům	4
KB03	645	Bytový dům (využíváno jako hostel)	4
KB04**	206	Stavba občanského vybavení (v objektu 3 bytové jednotky)	3
KB05*	1249	Objekt k bydlení	6
KB06*	106	Bytový dům	4
KB07*	1655	Bytový dům	5
KB08*	1013	Bytový dům	6
KB09	1023	Jiná stavba (v objektu 12 bytových jednotek) Desfourský palác	4
KB10	1324	Stavba občanského vybavení (ČVUT)	4
KB11	1699	Bytový dům	4
KB12	1166	Bytový dům	6
KB13	1745	Bytový dům	6
KB14*	1172	Bytový dům	6
KB15	380	Bytový dům	5
KB16	189	Bytový dům	5
KB17*	649	Rodinný dům	3

*Objekty označené * nemají v 1.NP chráněné venkovní prostory staveb.

**KB04 – v objektu jsou dle místního šetření ve skutečnosti 2 bytové jednotky ve 3.NP. Jedna má okna jen do ulice Prvního pluku (tedy na východ), druhá pak do vnitrobloku (na jih) a z druhé strany k výjezdu autobusů z ÚAN (na sever).

Obrázek 4 – Přehled nejbližších chráněných venkovních prostorů staveb



5. Posouzení hluku z automobilové a železniční dopravy:

5.1 Popis dopravy:

Hlavními zdroji hluku v lokalitě posuzovaného záměru je automobilová a železniční doprava. V zájmové lokalitě se nachází hlavní pražská silniční tepna (severojižní Magistrála), jihovýchodní hranici území tvoří železniční koridory a v těsné blízkosti hranice zájmového území se nachází Masarykovo nádraží. Pro území posuzovaného záměru a jeho okolí bylo provedeno vstupní kalibrační měření hluku [11] sloužící pro kalibraci výpočtového modelu založeného na vstupních dopravně inženýrských datech [8] a [10].

Pro účely posouzení hluku z dopravy na pozemních komunikacích je na následujícím obrázku doložena situace z let 2001 – 2003. Na této fotografii je zdokumentováno umístění „starých komunikací“.

Obrázek 5 – „Staré“ komunikace (ortofoto z roku 2001)



Z předchozího obrázku je patrné, že za nové komunikace lze v této lokalitě považovat pouze nově navržené komunikace v souvislosti se stavbou Záměru FLORENC21.

V posuzované lokalitě, u stávajících objektů, se nachází pouze komunikace, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. U sledovaných objektů je tedy ve všech případech stanoven hygienický limit pro hluk z dopravy na komunikacích dle 3.2, ověřeno výpočtem. Příspěvková analýza je archivována u zpracovatele.

5.2 Kalibrace výpočtového modelu:

Pro kalibraci výpočtového modelu byl použit protokol o provedeném měření hluku [11].

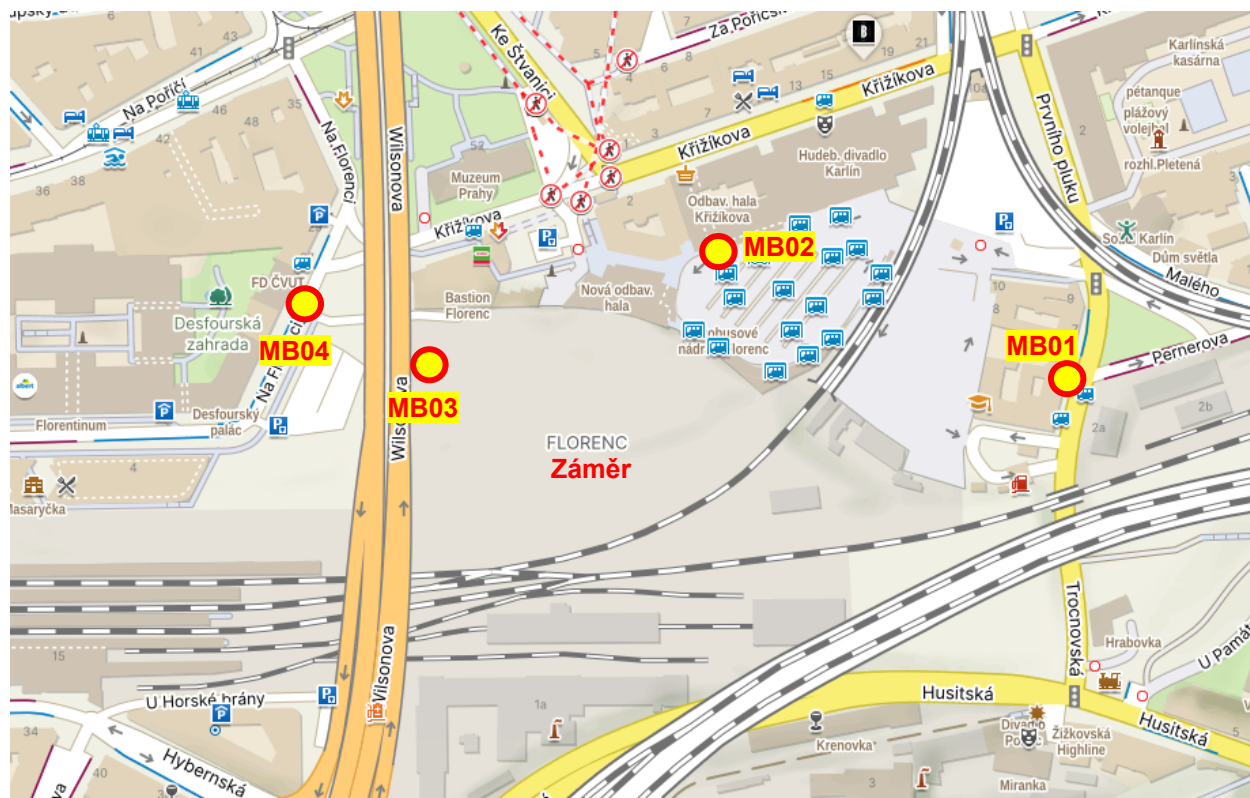
Tabulka 6 – Porovnání naměřených hodnot hluku in situ a vypočtených hodnot hluku v modelu

Měřicí bod	Druh dopravy	Doba	Výsledek měření	Výpočet	Rozdíl výpočet – měření
MB01	automobilová, železniční, tramvajová	16 h denní doba	$L_{Aeq,16h} = 65,6$ dB	$L_{Aeq,16h} = 65,4$ dB	-0,2 dB
		8 h noční doba	$L_{Aeq,8h} = 58,9$ dB	$L_{Aeq,8h} = 58,7$ dB	-0,2 dB
16 h denní doba		$L_{Aeq,16h} = 66,1$ dB	$L_{Aeq,16h} = 66,3$ dB	+0,2 dB	
8 h noční doba		$L_{Aeq,8h} = 58,9$ dB	$L_{Aeq,8h} = 59,8$ dB	+0,9 dB	
16 h denní doba		$L_{Aeq,16h} = 71,8$ dB	$L_{Aeq,16h} = 71,5$ dB	-0,3 dB	
8 h noční doba		$L_{Aeq,8h} = 67,3$ dB	$L_{Aeq,8h} = 67,4$ dB	+0,1 dB	
MB04*		1 h denní doba	$L_{Aeq,16h} = 64,9$ dB	$L_{Aeq,1h} = 65,3$ dB	+0,4 dB
MB01		železniční (Hl. n.)	expozice	$L_{Aeq,16h} = 51,2$ dB	$L_{Aeq,16h} = 51,7$ dB
	expozice		$L_{Aeq,8h} = 44,9$ dB	$L_{Aeq,8h} = 46,4$ dB	+0,1 dB
	železniční (Mas.)	expozice	$L_{Aeq,16h} = 45,2$ dB	$L_{Aeq,16h} = 45,1$ dB	-0,1 dB
		expozice	$L_{Aeq,8h} = 39,9$ dB	$L_{Aeq,8h} = 40,2$ dB	+0,3 dB
MB03	železniční (Hl. n.)	expozice	$L_{Aeq,16h} = 55,5$ dB	$L_{Aeq,16h} = 54,2$ dB	-1,3 dB
		expozice	$L_{Aeq,8h} = 49,7$ dB	$L_{Aeq,8h} = 48,8$ dB	-0,9 dB
	železniční (Mas.)	expozice	$L_{Aeq,16h} = 47,9$ dB	$L_{Aeq,16h} = 47,4$ dB	-0,5 dB
		expozice	$L_{Aeq,8h} = 42,7$ dB	$L_{Aeq,8h} = 42,0$ dB	-0,7 dB

* vliv odrazu od fasády vlastního objektu

Výpočtový model byl kalibrován s přesností výpočtu ± 2 dB. Rozdíl mezi naměřenou a vypočtenou hodnotou je minimální – přesnost výpočtu je dostatečná.

Obrázek 6 – Celková situace, měřicí místa MB01, MB02, MB03



5.3 Výpočet:

5.3.1 Popis výpočtu:

Modelování hluku bylo provedeno výpočtovým programem SoundPLAN. Byl definován výše uvedený dominantní zdroj hluku – automobilová a železniční doprava.

V kontrolních bodech byl sledován nárůst hluku z automobilové dopravy v krátkodobém výhledu (2035 a 2038) a v dlouhodobém výhledu naplnění územního plánu hl. m. Prahy s vybudovaným záměrem a jeho porovnání s hygienickými limity.

5.3.2 Intenzity automobilové a železniční dopravy uvažované ve výpočtech:

Uvažované dopravně inženýrské údaje o intenzitě automobilové dopravy pro všechny výpočtové stavy byly převzaty z podkladů [8], [9] a [10].

Intenzity dopravy pro jednotlivé výpočtové stavy jsou uvedeny v přílohách 1 až 15.

5.3.3 Popis výpočtových stavů:

Pro posouzení hluku z dopravy bylo uvažováno 7 výpočtových stavů, které jsou níže popsány.

- Stávající stav 2025 – 2026 (SS) – Výpočtový stav představuje stávající situaci. V tomto stavu jsou uvažovány pouze stávající objekty. Výpočtový stav slouží pro kalibraci výpočtového modelu provedeným měřením hluku a pro stanovení současné hlukové situace v území.
- Výhled rok 2035 bez Záměru (V0) – Tento stav představuje situaci před realizací záměru tzv. nulovou variantu. Pro vyhodnocení železniční dopravy 2037.
- Výhled rok 2035 se Záměrem mimo objekty B01-1 a B04a (V1) – Do situace jsou zadány nové objekty Záměru mimo objekty B01-1 a B04a včetně související dopravy.
- Výhled rok 2038 bez Záměru (V2) – Tento stav představuje situaci před realizací záměru tzv. nulovou variantu (je totožný s V0). Pro vyhodnocení železniční dopravy 2037.
- Výhled rok 2038 se Záměrem (V3) – Do situace jsou zadány nové objekty Záměru včetně související dopravy.
- Výhled ÚP hl. m. Prahy bez Záměru (V4) – Tento stav představuje situaci před realizací záměru tzv. nulovou variantu pro dlouhodobý výhled.
- Výhled ÚP hl. m. Prahy se Záměrem (V5) – Do situace jsou zadány nové objekty Záměru včetně související dopravy.

Základní model pro výhled, vytvořený kombinací růstových koeficientů dopravy, dostatečně definoval kumulativní dopad záměrů v širším území, jejichž realizace připadá v úvahu v tomto časovém horizontu. V širším zájmovém území jsou plánovány např. následující stavební záměry, které jsou zahrnuty při posuzování kumulativních vlivů s posuzovaným záměrem:

- Reorganizace ÚAN Florenc (včetně souvisejících demolic)
- Východní část lokality FLORENC21
- Rekonstrukce Hlávkova mostu
- Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží (včetně přestřešení kolejiště)
- Muzeum železnice a elektrotechniky (NTM)
- Rekonstrukce Desfourského paláce pro potřeby Muzea hl. m. Prahy
- Nové spojení II / Metro S

- Humanizace severojižní magistrály
- Office Hybernská
- Koncepce řešení křižovatky Křižíkova / Ke Štvanici
- Rekonstrukce okolí Negrelliho viaduktu
- Vltavská Filharmonie

5.3.4 Popis mapových a tabulkových výstupů z výpočtového programu:

Výpočty byly provedeny pro jednotlivé výše uvedené výpočtové stavy, a to vždy zvlášť pro denní a noční dobu.

Pro lepší přehlednost jsou vypočtené hladiny hluku v kontrolních výpočtových bodech u nejbližších stávajících domů uvedeny detailně pro jednotlivá podlaží v tabelární formě (hluk dopadající bez uvažování odrazu od vlastní fasády).

5.3.5 Výpočtový program SoundPLAN:

Výpočtový program modeluje zadanou hlukovou situaci dle normy ČSN ISO 9613 „Akustika – Útlum při šíření zvuku ve venkovním prostoru“. Tato norma stanovuje technickou metodu výpočtu útlumu při šíření zvuku ve venkovním prostoru s cílem predikce hladin hluku v prostředí v určité vzdálenosti od jednotlivých zdrojů. Metoda predikuje ekvivalentní hladinu hluku A, za meteorologických podmínek příznivých pro šíření ze zdrojů se známou emisí.

Výpočty útlumů zvuku jsou popsány algoritmy pro oktávová pásma (se středními frekvencemi 63 Hz až 8 kHz), které jsou generovány bodovým zdrojem nebo souborem bodových zdrojů. Zdroje mohou být pohyblivé nebo stacionární.

Ve výpočtových algoritmech jsou matematické výrazy pro zohlednění následujících fyzikálních jevů:

- geometrická divergence,
- pohlcování zvuku ve vzduchu,
- účinek povrchu země,
- odrazy od různých povrchů,
- stínění překážkami.

Jako podklady pro výpočtový model jsou použity mapy, ze kterých byl sestaven výpočtový model s výškovým profilem terénu.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem je ve výpočtovém programu modelována reálná situace. Jsou tak zohledněny skutečné rozměry budov, zdrojů, vrstevnice terénu, odrazivost okolních ploch apod., tak jak odpovídají současné skutečnosti a výše uvedeným předpokladům.

Normy použité pro výpočet – program SoundPLAN:

- hluk z automobilové dopravy – RLS 19
- hluk ze železniční dopravy – Schall 03-2012/2014

5.4 Posouzení vlivu Záměru na stávající zástavbu – automobilová doprava:

5.4.1 Posouzení hluku z automobilové dopravy pro stávající stav roku 2026:

Vypočítané hladiny hluku 2 m před fasádou v kontrolních bodech (hluk dopadající bez odražené složky od fasády) zvlášť pro denní a noční dobu jsou podrobně po jednotlivých podlažích uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 7 – Vypočítané hodnoty hladin hluku $L_{Aeq,T}$ [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro stávající stav rok 2025/2026, Hodnoty uvedené tučně překračují stanovené hygienické limity

$L_{Aeq,T}$ [dB] – Hluk z automobilové dopravy, stávající stav rok 2026, SS					
KB	Podlaží	Denní doba $L_{Aeq,16h}$ [dB]	HL	Noční doba $L_{Aeq,8h}$ [dB]	HL
KB01_čp.254 BD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB01_čp.254 BD	2.NP	63,9	68	57,2	58
KB01_čp.254 BD	3.NP	63,8	68	57,1	58
KB01_čp.254 BD	4.NP	63,6	68	57,1	58
KB01_čp.254 BD	5.NP	63,5	68	57,2	58
KB01_čp.254 BD	6.NP	63,4	68	57,2	58
KB02_čp.140 BD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB02_čp.140 BD	2.NP	61,2	68	53,9	58
KB02_čp.140 BD	3.NP	61,2	68	54,0	58
KB02_čp.140 BD	4.NP	61,0	68	54,0	58
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	1.NP	53,6	68	48,1	58
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	2.NP	53,9	68	48,0	58
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	3.NP	54,3	68	48,4	58
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	4.NP	55,2	68	49,3	58
KB04_čp.206 OV	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB04_čp.206 OV	2.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB04_čp.206 OV	3.NP	65,2	68	58,2	58
KB05_čp.1249 BD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB05_čp.1249 BD	2.NP	66,4	68	60,5	58
KB05_čp.1249 BD	3.NP	65,8	68	59,9	58
KB05_čp.1249 BD	4.NP	65,1	68	59,3	58
KB05_čp.1249 BD	5.NP	64,6	68	58,7	58
KB05_čp.1249 BD	6.NP	64,2	68	58,4	58
KB06_čp.106 BD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB06_čp.106 BD	2.NP	66,5	68	61,0	58
KB06_čp.106 BD	3.NP	66,0	68	60,5	58
KB06_čp.106 BD	4.NP	65,5	68	60,0	58
KB07_čp.1655 BD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB07_čp.1655 BD	2.NP	65,7	68	61,4	58
KB07_čp.1655 BD	3.NP	67,0	68	62,9	58
KB07_čp.1655 BD	4.NP	69,5	68	65,5	58
KB07_čp.1655 BD	5.NP	70,6	68	66,6	58
KB08_čp.1013 BD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB08_čp.1013 BD	2.NP	61,4	68	54,6	58
KB08_čp.1013 BD	3.NP	61,5	68	54,9	58
KB08_čp.1013 BD	4.NP	61,4	68	54,9	58
KB08_čp.1013 BD	5.NP	61,4	68	55,1	58
KB08_čp.1013 BD	6.NP	61,5	68	55,6	58
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	1.NP	62,7	68	53,2	58
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	2.NP	62,8	68	54,2	58

L _{Aeq,T} [dB] – Hluk z automobilové dopravy, stávající stav rok 2026, SS					
KB	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,16h} [dB]	HL	Noční doba L _{Aeq,8h} [dB]	HL
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	3.NP	62,9	68	55,2	58
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	4.NP	63,2	68	56,6	58
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	1.NP	63,3	68	Nehodnoceno	58
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	2.NP	63,4	68	Nehodnoceno	58
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	3.NP	63,8	68	Nehodnoceno	58
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	4.NP	64,5	68	Nehodnoceno	58
KB11_čp.1699 BD	1.NP	62,8	68	55,7	58
KB11_čp.1699 BD	2.NP	62,4	68	55,7	58
KB11_čp.1699 BD	3.NP	62,2	68	56,1	58
KB11_čp.1699 BD	4.NP	63,1	68	57,7	58
KB12_čp.1166 BD	1.NP	65,0	68	56,1	58
KB12_čp.1166 BD	2.NP	63,0	68	54,5	58
KB12_čp.1166 BD	3.NP	62,1	68	54,0	58
KB12_čp.1166 BD	4.NP	61,6	68	53,9	58
KB12_čp.1166 BD	5.NP	61,7	68	54,9	58
KB12_čp.1166 BD	6.NP	62,2	68	56,0	58
KB13_čp.1745 BD	1.NP	63,6	68	56,6	58
KB13_čp.1745 BD	2.NP	63,8	68	56,9	58
KB13_čp.1745 BD	3.NP	63,7	68	56,9	58
KB13_čp.1745 BD	4.NP	63,5	68	57,0	58
KB13_čp.1745 BD	5.NP	63,4	68	57,1	58
KB13_čp.1745 BD	6.NP	63,7	68	57,7	58
KB14_čp.1172 BD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB14_čp.1172 BD	1.NP	63,7	68	56,4	58
KB14_čp.1172 BD	1.NP	63,2	68	55,9	58
KB14_čp.1172 BD	1.NP	62,7	68	55,5	58
KB14_čp.1172 BD	1.NP	62,3	68	55,1	58
KB14_čp.1172 BD	1.NP	62,1	68	55,3	58
KB15_čp.380 BD	1.NP	60,6	68	55,4	58
KB15_čp.380 BD	1.NP	63,6	68	57,8	58
KB15_čp.380 BD	1.NP	65,0	68	59,2	58
KB15_čp.380 BD	1.NP	65,2	68	59,7	58
KB15_čp.380 BD	1.NP	65,7	68	60,6	58
KB16_čp.189 BD	1.NP	55,6	68	45,6	58
KB16_čp.189 BD	1.NP	55,3	68	45,5	58
KB16_čp.189 BD	3.NP	54,3	68	44,7	58
KB16_čp.189 BD	4.NP	53,7	68	44,2	58
KB16_čp.189 BD	5.NP	53,4	68	44,8	58
KB17_čp.649 RD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB17_čp.649 RD	2.NP	62,6	68	56,3	58
KB17_čp.649 RD	3.NP	63,0	68	56,6	58

Pozn. V 1.NP, kde nejsou bytové jednotky, nenachází se chráněný venkovní prostor staveb, není vyhodnoceno.

V KB04 a v KB09 není jednoznačné, kde se bytové jednotky nacházejí, je vyhodnoceno ve všech podlažích.

V KB10 je vzhledem k využití objektu vyhodnoceno pouze pro denní dobu.

Hodnocení:

Hygienické limity pro hluk z automobilové dopravy jsou v denní době překročeny pouze v KB07. V noční době jsou hygienické limity pro hluk z automobilové dopravy překročeny v kontrolních bodech KB04, KB05, KB06, KB07 a KB15. V ostatních výpočtových bodech jsou hygienické limity pro denní i noční dobu splněny.

5.4.2 Posouzení hluku z automobilové dopravy pro výhled roku 2035 (2038) bez Záměru, V0 – nulová varianta:

Vypočítané hladiny hluku 2 m před fasádou v kontrolních bodech (hluk dopadající bez odražené složky od fasády) zvlášť pro denní a noční dobu jsou podrobně po jednotlivých podlažích uvedeny v následující tabulce. Výpočtově jsou oba časové horizonty 2035 a 2038 shodné.

Tabulka 8 – Vypočítané hodnoty hladin hluku $L_{Aeq,T}$ [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled roku 2035 (2038) bez Záměru, V0, Hodnoty uvedené tučně překračují stanovené hygienické limity

$L_{Aeq,T}$ [dB] – Hluk z automobilové dopravy, výhled rok 2035, bez Záměru, V0					
KB	Podlaží	Denní doba $L_{Aeq,16h}$ [dB]	HL	Noční doba $L_{Aeq,8h}$ [dB]	HL
KB01_čp.254 BD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB01_čp.254 BD	2.NP	63,7	68	57,1	58
KB01_čp.254 BD	3.NP	63,6	68	57,0	58
KB01_čp.254 BD	4.NP	63,4	68	57,0	58
KB01_čp.254 BD	5.NP	63,4	68	57,1	58
KB01_čp.254 BD	6.NP	63,2	68	57,1	58
KB02_čp.140 BD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB02_čp.140 BD	2.NP	61,1	68	53,8	58
KB02_čp.140 BD	3.NP	61,0	68	53,9	58
KB02_čp.140 BD	4.NP	60,9	68	53,9	58
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	1.NP	53,7	68	48,2	58
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	2.NP	53,9	68	48,0	58
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	3.NP	54,3	68	48,4	58
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	4.NP	55,2	68	49,3	58
KB04_čp.206 OV	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB04_čp.206 OV	2.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB04_čp.206 OV	3.NP	65,1	68	58,1	58
KB05_čp.1249 BD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB05_čp.1249 BD	2.NP	66,4	68	60,4	58
KB05_čp.1249 BD	3.NP	65,8	68	59,8	58
KB05_čp.1249 BD	4.NP	65,2	68	59,2	58
KB05_čp.1249 BD	5.NP	64,6	68	58,6	58
KB05_čp.1249 BD	6.NP	64,2	68	58,3	58
KB06_čp.106 BD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB06_čp.106 BD	2.NP	66,6	68	60,9	58
KB06_čp.106 BD	3.NP	66,0	68	60,4	58
KB06_čp.106 BD	4.NP	65,5	68	59,8	58
KB07_čp.1655 BD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB07_čp.1655 BD	2.NP	66,0	68	61,6	58
KB07_čp.1655 BD	3.NP	67,3	68	63,1	58
KB07_čp.1655 BD	4.NP	69,7	68	65,6	58
KB07_čp.1655 BD	5.NP	70,8	68	66,7	58
KB08_čp.1013 BD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB08_čp.1013 BD	2.NP	61,6	68	54,8	58
KB08_čp.1013 BD	3.NP	61,7	68	55,1	58
KB08_čp.1013 BD	4.NP	61,7	68	55,1	58
KB08_čp.1013 BD	5.NP	61,6	68	55,3	58
KB08_čp.1013 BD	6.NP	61,7	68	55,7	58
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	1.NP	62,7	68	53,4	58
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	2.NP	62,9	68	54,3	58

L _{Aeq,T} [dB] – Hluk z automobilové dopravy, výhled rok 2035, bez Záměru, V0					
KB	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,16h} [dB]	HL	Noční doba L _{Aeq,8h} [dB]	HL
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	3.NP	62,9	68	55,3	58
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	4.NP	63,3	68	56,7	58
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	1.NP	63,3	68	Nehodnoceno	58
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	2.NP	63,4	68	Nehodnoceno	58
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	3.NP	63,8	68	Nehodnoceno	58
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	4.NP	64,5	68	Nehodnoceno	58
KB11_čp.1699 BD	1.NP	62,6	68	55,7	58
KB11_čp.1699 BD	2.NP	62,3	68	55,8	58
KB11_čp.1699 BD	3.NP	62,2	68	56,2	58
KB11_čp.1699 BD	4.NP	63,1	68	57,8	58
KB12_čp.1166_BD	1.NP	64,8	68	55,9	58
KB12_čp.1166_BD	2.NP	62,9	68	54,4	58
KB12_čp.1166_BD	3.NP	62,0	68	53,9	58
KB12_čp.1166_BD	4.NP	61,5	68	53,9	58
KB12_čp.1166_BD	5.NP	61,7	68	54,9	58
KB12_čp.1166_BD	6.NP	62,1	68	56,0	58
KB13_čp.1745_BD	1.NP	63,7	68	56,8	58
KB13_čp.1745_BD	2.NP	63,9	68	57,1	58
KB13_čp.1745_BD	3.NP	63,8	68	57,1	58
KB13_čp.1745_BD	4.NP	63,7	68	57,1	58
KB13_čp.1745_BD	5.NP	63,6	68	57,2	58
KB13_čp.1745_BD	6.NP	63,8	68	57,9	58
KB14_čp.1172_BD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB14_čp.1172_BD	2.NP	63,6	68	56,6	58
KB14_čp.1172_BD	3.NP	63,1	68	56,1	58
KB14_čp.1172_BD	4.NP	62,6	68	55,7	58
KB14_čp.1172_BD	5.NP	62,2	68	55,4	58
KB14_čp.1172_BD	6.NP	62,1	68	55,5	58
KB15_čp.380_BD	1.NP	60,6	68	55,5	58
KB15_čp.380_BD	2.NP	63,7	68	58,0	58
KB15_čp.380_BD	3.NP	65,1	68	59,3	58
KB15_čp.380_BD	4.NP	65,3	68	59,8	58
KB15_čp.380_BD	5.NP	65,8	68	60,7	58
KB16_čp.189 BD	1.NP	55,2	68	45,3	58
KB16_čp.189 BD	2.NP	55,0	68	45,2	58
KB16_čp.189 BD	3.NP	54,0	68	44,4	58
KB16_čp.189 BD	4.NP	53,3	68	44,0	58
KB16_čp.189 BD	5.NP	53,2	68	44,7	58
KB17_čp.649 RD	1.NP	Nehodnoceno	68	Nehodnoceno	58
KB17_čp.649 RD	2.NP	62,4	68	56,1	58
KB17_čp.649 RD	3.NP	62,8	69	56,4	59

Pozn. V 1.NP, kde nejsou bytové jednotky, nenachází se chráněný venkovní prostor staveb, není vyhodnoceno.

V KB04 a v KB09 není jednoznačné, kde se bytové jednotky nacházejí, je vyhodnoceno ve všech podlažích.

V KB10 je vzhledem k využití objektu vyhodnoceno pouze pro denní dobu.

Hodnocení:

Hygienické limity pro hluk z automobilové dopravy jsou v denní době překročeny pouze v KB07. V noční době jsou hygienické limity pro hluk z automobilové dopravy překročeny v kontrolních bodech KB04, KB05, KB06, KB07 a KB15. V ostatních výpočtových bodech jsou hygienické limity pro denní i noční dobu splněny.

5.4.3 Vliv umístění Záměru mimo objekty B01-1 a B04a na stávající zástavbu pro výhled roku 2035 – automobilová doprava:

Cílem akustického posouzení je vyhodnotit, jaký vliv bude mít navrhovaný Záměr mimo objekty B01-1 a B04a na posuzovanou lokalitu.

Vypočítané hladiny hluku 2 m před fasádou v kontrolních bodech (hluk dopadající bez odražené složky od vlastní fasády) zvlášť pro denní a noční dobu jsou podrobně po jednotlivých podlažích uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 9 – Porovnání výpočtových stavů před realizací (V0) a po realizaci navrhovaného záměru (V1) do roku 2035. Vypočítané hodnoty hladin hluku $L_{Aeq,T}$ [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb. Hodnoty uvedené tučně překračují stanovené hygienické limity

$L_{Aeq,T}$ [dB] – Hluk z automobilové dopravy, vliv Záměru na okolí – výhled roku 2035									
KB	Podlaží	Denní doba $L_{Aeq,16h}$ [dB]				Noční doba $L_{Aeq,8h}$ [dB]			
		V0	V1	V1-V0	HL	V0	V1	V1-V0	HL
KB01_čp.254 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB01_čp.254 BD	2.NP	63,7	63,7	0,0	68	57,1	57,1	0,0	58
KB01_čp.254 BD	3.NP	63,6	63,6	0,0	68	57,0	56,9	-0,1	58
KB01_čp.254 BD	4.NP	63,4	63,3	-0,1	68	57,0	56,8	-0,2	58
KB01_čp.254 BD	5.NP	63,4	63,2	-0,2	68	57,1	56,7	-0,4	58
KB01_čp.254 BD	6.NP	63,2	63,0	-0,2	68	57,1	56,7	-0,4	58
KB02_čp.140 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB02_čp.140 BD	2.NP	61,1	61,1	0,0	68	53,8	53,8	0,0	58
KB02_čp.140 BD	3.NP	61,0	61,0	0,0	68	53,9	53,8	-0,1	58
KB02_čp.140 BD	4.NP	60,9	60,8	-0,1	68	53,9	53,7	-0,2	58
KB03_čp.645 BD (hostel)	1.NP	53,7	51,2	-2,5	68	48,2	45,4	-2,8	58
KB03_čp.645 BD (hostel)	2.NP	53,9	52,1	-1,8	68	48,0	46,1	-1,9	58
KB03_čp.645 BD (hostel)	3.NP	54,3	53,0	-1,3	68	48,4	46,9	-1,5	58
KB03_čp.645 BD (hostel)	4.NP	55,2	54,3	-0,9	68	49,3	48,2	-1,1	58
KB04_čp.206 OV	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB04_čp.206 OV	2.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB04_čp.206 OV	3.NP	65,1	65,1	0,0	68	58,1	58,1	0,0	58
KB05_čp.1249 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB05_čp.1249 BD	2.NP	66,4	66,4	0,0	68	60,5	60,5	0,0	58
KB05_čp.1249 BD	3.NP	65,8	65,8	0,0	68	59,8	59,8	0,0	58
KB05_čp.1249 BD	4.NP	65,2	65,1	-0,1	68	59,2	59,2	0,0	58
KB05_čp.1249 BD	5.NP	64,6	64,6	0,0	68	58,6	58,6	0,0	58
KB05_čp.1249 BD	6.NP	64,2	64,1	-0,1	68	58,3	58,3	0,0	58
KB06_čp.106 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB06_čp.106 BD	2.NP	66,6	66,5	-0,1	68	60,9	60,9	0,0	58
KB06_čp.106 BD	3.NP	66,0	66,0	0,0	68	60,4	60,3	-0,1	58
KB06_čp.106 BD	4.NP	65,5	65,4	-0,1	68	59,8	59,8	0,0	58
KB07_čp.1655 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB07_čp.1655 BD	2.NP	66,0	66,0	0,0	68	61,7	61,7	0,0	58
KB07_čp.1655 BD	3.NP	67,3	67,3	0,0	68	63,1	63,1	0,0	58
KB07_čp.1655 BD	4.NP	69,7	69,7	0,0	68	65,7	65,7	0,0	58
KB07_čp.1655 BD	5.NP	70,8	70,8	0,0	68	66,8	66,8	0,0	58
KB08_čp.1013 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58



L _{Aeq,T} [dB] – Hluk z automobilové dopravy, vliv Záměru na okolí – výhled roku 2035									
KB	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,16h} [dB]				Noční doba L _{Aeq,8h} [dB]			
		V0	V1	V1-V0	HL	V0	V1	V1-V0	HL
KB08_čp.1013 BD	2.NP	61,6	61,9	0,3	68	54,8	55,1	0,3	58
KB08_čp.1013 BD	3.NP	61,7	62,0	0,3	68	55,1	55,3	0,2	58
KB08_čp.1013 BD	4.NP	61,7	61,9	0,2	68	55,1	55,4	0,3	58
KB08_čp.1013 BD	5.NP	61,6	61,8	0,2	68	55,3	55,5	0,2	58
KB08_čp.1013 BD	6.NP	61,7	62,0	0,3	68	55,7	55,9	0,2	58
KB09_čp.1023 JS	1.NP	62,7	62,9	0,2	68	53,4	53,9	0,5	58
KB09_čp.1023 JS	2.NP	62,9	63,1	0,2	68	54,3	54,7	0,4	58
KB09_čp.1023 JS	3.NP	62,9	63,2	0,3	68	55,3	55,8	0,5	58
KB09_čp.1023 JS	4.NP	63,3	63,6	0,3	68	56,7	57,2	0,5	58
KB10_čp.1324_OV ČVUT	1.NP	63,3	63,4	0,1	68	N	N	N	58
KB10_čp.1324_OV ČVUT	2.NP	63,4	63,7	0,3	68	N	N	N	58
KB10_čp.1324_OV ČVUT	3.NP	63,8	64,1	0,3	68	N	N	N	58
KB10_čp.1324_OV ČVUT	4.NP	64,5	64,9	0,4	68	N	N	N	58
KB11_čp.1699 BD	1.NP	62,6	62,7	0,1	68	55,7	55,8	0,1	58
KB11_čp.1699 BD	2.NP	62,3	62,4	0,1	68	55,8	55,8	0,0	58
KB11_čp.1699 BD	3.NP	62,2	62,2	0,0	68	56,2	56,2	0,0	58
KB11_čp.1699 BD	4.NP	63,1	63,1	0,0	68	57,8	57,8	0,0	58
KB12_čp.1166_BD	1.NP	64,8	65,0	0,2	68	55,9	56,1	0,2	58
KB12_čp.1166_BD	2.NP	62,9	63,0	0,1	68	54,4	54,5	0,1	58
KB12_čp.1166_BD	3.NP	62,0	62,1	0,1	68	53,9	54,0	0,1	58
KB12_čp.1166_BD	4.NP	61,5	61,6	0,1	68	53,9	54,0	0,1	58
KB12_čp.1166_BD	5.NP	61,7	61,7	0,0	68	54,9	55,0	0,1	58
KB12_čp.1166_BD	6.NP	62,1	62,2	0,1	68	56,0	56,1	0,1	58
KB13_čp.1745_BD	1.NP	63,7	63,8	0,1	68	56,8	56,8	0,0	58
KB13_čp.1745_BD	2.NP	63,9	63,9	0,0	68	57,1	57,1	0,0	58
KB13_čp.1745_BD	3.NP	63,8	63,8	0,0	68	57,1	57,1	0,0	58
KB13_čp.1745_BD	4.NP	63,7	63,7	0,0	68	57,1	57,1	0,0	58
KB13_čp.1745_BD	5.NP	63,6	63,6	0,0	68	57,2	57,2	0,0	58
KB13_čp.1745_BD	6.NP	63,8	63,9	0,1	68	57,9	57,9	0,0	58
KB14_čp.1172_BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB14_čp.1172_BD	2.NP	63,6	63,6	0,0	68	56,6	56,6	0,0	58
KB14_čp.1172_BD	3.NP	63,1	63,1	0,0	68	56,1	56,1	0,0	58
KB14_čp.1172_BD	4.NP	62,6	62,6	0,0	68	55,7	55,7	0,0	58
KB14_čp.1172_BD	5.NP	62,2	62,2	0,0	68	55,4	55,4	0,0	58
KB14_čp.1172_BD	6.NP	62,1	62,1	0,0	68	55,5	55,5	0,0	58
KB15_čp.380_BD	1.NP	60,6	60,7	0,1	68	55,5	55,6	0,1	58
KB15_čp.380_BD	2.NP	63,7	63,8	0,1	68	58,0	58,0	0,0	58
KB15_čp.380_BD	3.NP	65,1	65,3	0,2	68	59,4	59,4	0,0	58
KB15_čp.380_BD	4.NP	65,3	65,4	0,1	68	59,8	59,8	0,0	58
KB15_čp.380_BD	5.NP	65,8	65,9	0,1	68	60,7	60,7	0,0	58
KB16_čp.189 BD	1.NP	55,2	55,4	0,2	68	45,3	45,5	0,2	58
KB16_čp.189 BD	2.NP	55,0	55,1	0,1	68	45,2	45,4	0,2	58
KB16_čp.189 BD	3.NP	54,0	54,1	0,1	68	44,4	44,5	0,1	58

L_{Aeq,T} [dB] – Hluk z automobilové dopravy, vliv Záměru na okolí – výhled roku 2035									
KB	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,16h} [dB]				Noční doba L _{Aeq,8h} [dB]			
		V0	V1	V1-V0	HL	V0	V1	V1-V0	HL
KB16_čp.189 BD	4.NP	53,3	53,4	0,1	68	44,0	43,9	-0,1	58
KB16_čp.189 BD	5.NP	53,2	53,1	-0,1	68	44,7	44,3	-0,4	58
KB17_čp.649 RD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB17_čp.649 RD	2.NP	62,4	62,4	0,0	68	56,1	56,1	0,0	58
KB17_čp.649 RD	3.NP	62,8	62,8	0,0	68	56,4	56,4	0,0	58

Hodnocení:

V některých výpočtových bodech dochází k poklesu, v některých výpočtových bodech dochází k nárůstu vypočítaných hladin hluku v závislosti na umístění výpočtového bodu. **Ve výpočtových bodech KB04, KB05, KB06, KB07 a KB15, kde bylo v nulové variantě V0 vypočítáno překročení hygienických limitů**, viz Tabulka 8, **nedochází vlivem umístění Záměru do situace k nárůstu hladin hluku.**

V souvislosti s umístěním Záměru do situace není nutné navrhovat kompenzační opatření.

5.4.4 Vliv umístění Záměru na stávající zástavbu pro výhled roku 2038 – automobilová doprava:

Cílem akustického posouzení je vyhodnotit, jaký vliv bude mít navrhovaný na posuzovanou lokalitu.

Vypočítané hladiny hluku 2 m před fasádou v kontrolních bodech (hluk dopadající bez odražené složky od vlastní fasády) zvlášť pro denní a noční dobu jsou podrobně po jednotlivých podlažích uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 10 – Porovnání výpočtových stavů před realizací (V2) a po realizaci navrhovaného záměru (V3) do roku 2038. Vypočítané hodnoty hladin hluku L_{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb. Hodnoty uvedené tučně překračují stanovené hygienické limity

L_{Aeq,T} [dB] – Hluk z automobilové dopravy, vliv Záměru na okolí – výhled roku 2038									
KB	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,16h} [dB]				Noční doba L _{Aeq,8h} [dB]			
		V2	V3	V3-V2	HL	V2	V3	V3-V2	HL
KB01_čp.254 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB01_čp.254 BD	2.NP	63,7	63,8	0,1	68	57,1	57,1	0,0	58
KB01_čp.254 BD	3.NP	63,6	63,6	0,0	68	57,0	56,9	-0,1	58
KB01_čp.254 BD	4.NP	63,4	63,3	-0,1	68	57,0	56,8	-0,2	58
KB01_čp.254 BD	5.NP	63,4	63,2	-0,2	68	57,1	56,7	-0,4	58
KB01_čp.254 BD	6.NP	63,2	63,0	-0,2	68	57,1	56,7	-0,4	58
KB02_čp.140 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB02_čp.140 BD	2.NP	61,1	61,1	0,0	68	53,8	53,8	0,0	58
KB02_čp.140 BD	3.NP	61,0	61,0	0,0	68	53,9	53,8	-0,1	58
KB02_čp.140 BD	4.NP	60,9	60,8	-0,1	68	53,9	53,7	-0,2	58
KB03_čp.645 BD (hostel)	1.NP	53,7	51,2	-2,5	68	48,2	45,4	-2,8	58
KB03_čp.645 BD (hostel)	2.NP	53,9	52,1	-1,8	68	48,0	46,1	-1,9	58
KB03_čp.645 BD (hostel)	3.NP	54,3	53,0	-1,3	68	48,4	46,9	-1,5	58
KB03_čp.645 BD (hostel)	4.NP	55,2	54,3	-0,9	68	49,3	48,2	-1,1	58
KB04_čp.206 OV	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB04_čp.206 OV	2.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB04_čp.206 OV	3.NP	65,1	65,1	0,0	68	58,1	58,1	0,0	58
KB05_čp.1249 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB05_čp.1249 BD	2.NP	66,4	66,4	0,0	68	60,4	60,4	0,0	58



L _{Aeq,T} [dB] – Hluk z automobilové dopravy, vliv Záměru na okolí – výhled roku 2038									
KB	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,16h} [dB]				Noční doba L _{Aeq,8h} [dB]			
		V2	V3	V3-V2	HL	V2	V3	V3-V2	HL
KB05_čp.1249_BD	3.NP	65,8	65,8	0,0	68	59,8	59,8	0,0	58
KB05_čp.1249_BD	4.NP	65,2	65,1	-0,1	68	59,2	59,2	0,0	58
KB05_čp.1249_BD	5.NP	64,6	64,5	-0,1	68	58,6	58,6	0,0	58
KB05_čp.1249_BD	6.NP	64,2	64,1	-0,1	68	58,3	58,3	0,0	58
KB06_čp.106_BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB06_čp.106_BD	2.NP	66,6	66,5	-0,1	68	60,9	60,9	0,0	58
KB06_čp.106_BD	3.NP	66,0	66,0	0,0	68	60,4	60,3	-0,1	58
KB06_čp.106_BD	4.NP	65,5	65,4	-0,1	68	59,8	59,8	0,0	58
KB07_čp.1655_BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB07_čp.1655_BD	2.NP	66,0	66,0	0,0	68	61,7	61,7	0,0	58
KB07_čp.1655_BD	3.NP	67,3	67,3	0,0	68	63,1	63,1	0,0	58
KB07_čp.1655_BD	4.NP	69,7	69,7	0,0	68	65,6	65,6	0,0	58
KB07_čp.1655_BD	5.NP	70,8	70,8	0,0	68	66,7	66,7	0,0	58
KB08_čp.1013 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB08_čp.1013 BD	2.NP	61,6	61,9	0,3	68	54,8	54,9	0,1	58
KB08_čp.1013 BD	3.NP	61,7	61,9	0,2	68	55,1	55,2	0,1	58
KB08_čp.1013 BD	4.NP	61,7	61,9	0,2	68	55,1	55,2	0,1	58
KB08_čp.1013 BD	5.NP	61,6	61,8	0,2	68	55,3	55,4	0,1	58
KB08_čp.1013 BD	6.NP	61,7	61,9	0,2	68	55,7	55,8	0,1	58
KB09_čp.1023 JS	1.NP	62,7	62,4	-0,3	68	53,4	51,4	-2,0	58
KB09_čp.1023 JS	2.NP	62,9	62,5	-0,4	68	54,3	52,3	-2,0	58
KB09_čp.1023 JS	3.NP	62,9	62,3	-0,6	68	55,3	53,2	-2,1	58
KB09_čp.1023 JS	4.NP	63,3	62,3	-1,0	68	56,7	54,2	-2,5	58
KB10_čp.1324_OV ČVUT	1.NP	63,3	62,9	-0,4	68	N	N	N	58
KB10_čp.1324_OV ČVUT	2.NP	63,4	63,0	-0,4	68	N	N	N	58
KB10_čp.1324_OV ČVUT	3.NP	63,8	63,3	-0,5	68	N	N	N	58
KB10_čp.1324_OV ČVUT	4.NP	64,5	63,9	-0,6	68	N	N	N	58
KB11_čp.1699 BD	1.NP	62,6	62,9	0,3	68	55,7	55,8	0,1	58
KB11_čp.1699 BD	2.NP	62,3	62,5	0,2	68	55,8	55,9	0,1	58
KB11_čp.1699 BD	3.NP	62,2	62,3	0,1	68	56,2	56,2	0,0	58
KB11_čp.1699 BD	4.NP	63,1	63,2	0,1	68	57,8	57,8	0,0	58
KB12_čp.1166_BD	1.NP	64,8	65,2	0,4	68	55,9	56,2	0,3	58
KB12_čp.1166_BD	2.NP	62,9	63,2	0,3	68	54,4	54,6	0,2	58
KB12_čp.1166_BD	3.NP	62,0	62,3	0,3	68	53,9	54,1	0,2	58
KB12_čp.1166_BD	4.NP	61,5	61,7	0,2	68	53,9	54,0	0,1	58
KB12_čp.1166_BD	5.NP	61,7	61,8	0,1	68	54,9	55,0	0,1	58
KB12_čp.1166_BD	6.NP	62,1	62,3	0,2	68	56,0	56,0	0,0	58
KB13_čp.1745_BD	1.NP	63,7	63,9	0,2	68	56,8	56,9	0,1	58
KB13_čp.1745_BD	2.NP	63,9	64,0	0,1	68	57,1	57,2	0,1	58
KB13_čp.1745_BD	3.NP	63,8	63,9	0,1	68	57,1	57,2	0,1	58
KB13_čp.1745_BD	4.NP	63,7	63,8	0,1	68	57,1	57,2	0,1	58
KB13_čp.1745_BD	5.NP	63,6	63,7	0,1	68	57,2	57,3	0,1	58
KB13_čp.1745_BD	6.NP	63,8	63,9	0,1	68	57,9	57,9	0,0	58

L_{Aeq,T} [dB] – Hluk z automobilové dopravy, vliv Záměru na okolí – výhled roku 2038									
KB	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,16h} [dB]				Noční doba L _{Aeq,8h} [dB]			
		V2	V3	V3-V2	HL	V2	V3	V3-V2	HL
KB14_čp.1172_BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB14_čp.1172_BD	2.NP	63,6	63,7	0,1	68	56,6	56,7	0,1	58
KB14_čp.1172_BD	3.NP	63,1	63,2	0,1	68	56,1	56,2	0,1	58
KB14_čp.1172_BD	4.NP	62,6	62,7	0,1	68	55,7	55,7	0,0	58
KB14_čp.1172_BD	5.NP	62,2	62,3	0,1	68	55,4	55,4	0,0	58
KB14_čp.1172_BD	6.NP	62,1	62,1	0,0	68	55,5	55,5	0,0	58
KB15_čp.380_BD	1.NP	60,6	60,7	0,1	68	55,5	55,5	0,0	58
KB15_čp.380_BD	2.NP	63,7	63,8	0,1	68	58,0	58,0	0,0	58
KB15_čp.380_BD	3.NP	65,1	65,2	0,1	68	59,4	59,4	0,0	58
KB15_čp.380_BD	4.NP	65,3	65,3	0,0	68	59,8	59,8	0,0	58
KB15_čp.380_BD	5.NP	65,8	65,9	0,1	68	60,7	60,7	0,0	58
KB16_čp.189 BD	1.NP	55,2	55,2	0,0	68	45,3	45,2	-0,1	58
KB16_čp.189 BD	2.NP	55,0	54,9	-0,1	68	45,2	45,1	-0,1	58
KB16_čp.189 BD	3.NP	54,0	53,9	-0,1	68	44,4	44,2	-0,2	58
KB16_čp.189 BD	4.NP	53,3	53,2	-0,1	68	44,0	43,7	-0,3	58
KB16_čp.189 BD	5.NP	53,2	53,0	-0,2	68	44,7	44,1	-0,6	58
KB17_čp.649 RD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB17_čp.649 RD	2.NP	62,4	62,4	0,0	68	56,1	56,1	0,0	58
KB17_čp.649 RD	3.NP	62,8	62,8	0,0	68	56,4	56,4	0,0	58

Hodnocení:

V některých výpočtových bodech dochází k poklesu, v některých výpočtových bodech dochází k nárůstu vypočítaných hladin hluku v závislosti na umístění výpočtového bodu. **Ve výpočtových bodech KB04, KB05, KB06, KB07 a KB15, kde bylo v nulové variantě V2 vypočítáno překročení hygienických limitů, nedochází vlivem umístění Záměru do situace k nárůstu hladin hluku.**

V souvislosti s umístěním Záměru do situace není nutné navrhovat kompenzační opatření.

5.4.5 Vliv umístění Záměru na stávající zástavbu pro výhled při naplnění UP hl.m. Prahy – automobilová doprava:

Cílem akustického posouzení je vyhodnotit, jaký vliv bude mít navrhovaný na posuzovanou lokalitu.

Vypočítané hladiny hluku 2 m před fasádou v kontrolních bodech (hluk dopadající bez odražené složky od vlastní fasády) zvlášť pro denní a noční dobu jsou podrobně po jednotlivých podlažích uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 11 – Porovnání výpočtových stavů před realizací (V4) a po realizaci navrhovaného záměru (V5) při naplnění UP. Vypočítané hodnoty hladin hluku L_{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb. Hodnoty uvedené tučně překračují stanovené hygienické limity

L_{Aeq,T} [dB] – Hluk z automobilové dopravy, vliv Záměru na okolí – výhled UP									
KB	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,16h} [dB]				Noční doba L _{Aeq,8h} [dB]			
		V4	V5	V5-V4	HL	V4	V5	V5-V4	HL
KB01_čp.254 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB01_čp.254 BD	2.NP	64,0	64,0	0,0	68	57,2	57,1	-0,1	58
KB01_čp.254 BD	3.NP	63,9	63,8	-0,1	68	57,1	57,0	-0,1	58
KB01_čp.254 BD	4.NP	63,7	63,6	-0,1	68	57,1	56,8	-0,3	58
KB01_čp.254 BD	5.NP	63,6	63,4	-0,2	68	57,2	56,8	-0,4	58



L_{Aeq,T} [dB] – Hluk z automobilové dopravy, vliv Záměru na okolí – výhled UP									
KB	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,16h} [dB]				Noční doba L _{Aeq,8h} [dB]			
		V4	V5	V5-V4	HL	V4	V5	V5-V4	HL
KB01_čp.254 BD	6.NP	63,5	63,2	-0,3	68	57,1	56,7	-0,4	58
KB02_čp.140 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB02_čp.140 BD	2.NP	61,4	61,4	0,0	68	54,0	54,0	0,0	58
KB02_čp.140 BD	3.NP	61,3	61,4	0,1	68	54,1	54,0	-0,1	58
KB02_čp.140 BD	4.NP	61,2	61,1	-0,1	68	54,1	53,9	-0,2	58
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	1.NP	52,7	50,5	-2,2	68	47,8	44,7	-3,1	58
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	2.NP	52,9	51,5	-1,4	68	47,9	45,6	-2,3	58
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	3.NP	53,1	52,1	-1,0	68	48,1	46,3	-1,8	58
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	4.NP	53,6	53,1	-0,5	68	48,4	47,1	-1,3	58
KB04_čp.206 OV	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB04_čp.206 OV	2.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB04_čp.206 OV	3.NP	64,7	64,8	0,1	68	57,6	57,7	0,1	58
KB05_čp.1249 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB05_čp.1249 BD	2.NP	66,1	66,2	0,1	68	60,1	60,1	0,0	58
KB05_čp.1249 BD	3.NP	65,6	65,6	0,0	68	59,6	59,5	-0,1	58
KB05_čp.1249 BD	4.NP	65,0	65,0	0,0	68	59,0	58,9	-0,1	58
KB05_čp.1249 BD	5.NP	64,4	64,4	0,0	68	58,4	58,4	0,0	58
KB05_čp.1249 BD	6.NP	64,0	64,0	0,0	68	58,1	58,0	-0,1	58
KB06_čp.106 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB06_čp.106 BD	2.NP	66,7	66,8	0,1	68	61,0	61,0	0,0	58
KB06_čp.106 BD	3.NP	66,2	66,2	0,0	68	60,5	60,5	0,0	58
KB06_čp.106 BD	4.NP	65,6	65,6	0,0	68	59,9	59,9	0,0	58
KB07_čp.1655 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB07_čp.1655 BD	2.NP	65,3	65,3	0,0	68	61,0	61,0	0,0	58
KB07_čp.1655 BD	3.NP	66,7	66,7	0,0	68	62,5	62,5	0,0	58
KB07_čp.1655 BD	4.NP	69,3	69,3	0,0	68	65,2	65,2	0,0	58
KB07_čp.1655 BD	5.NP	70,4	70,4	0,0	68	66,3	66,3	0,0	58
KB08_čp.1013 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB08_čp.1013 BD	2.NP	61,3	61,3	0,0	68	54,4	54,3	-0,1	58
KB08_čp.1013 BD	3.NP	61,4	61,4	0,0	68	54,6	54,5	-0,1	58
KB08_čp.1013 BD	4.NP	61,3	61,3	0,0	68	54,6	54,6	0,0	58
KB08_čp.1013 BD	5.NP	61,3	61,3	0,0	68	54,8	54,8	0,0	58
KB08_čp.1013 BD	6.NP	61,4	61,4	0,0	68	55,3	55,2	-0,1	58
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	1.NP	63,1	62,8	-0,3	68	53,6	51,9	-1,7	58
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	2.NP	63,2	62,8	-0,4	68	54,5	52,7	-1,8	58
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	3.NP	63,2	62,7	-0,5	68	55,4	53,4	-2,0	58
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	4.NP	63,5	62,6	-0,9	68	56,7	54,3	-2,4	58
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	1.NP	63,3	63,0	-0,3	68	N	N	N	58
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	2.NP	63,5	63,1	-0,4	68	N	N	N	58
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	3.NP	63,8	63,4	-0,4	68	N	N	N	58
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	4.NP	64,4	63,9	-0,5	68	N	N	N	58
KB11_čp.1699 BD	1.NP	63,3	63,5	0,2	68	56,2	56,2	0,0	58
KB11_čp.1699 BD	2.NP	62,8	63,0	0,2	68	56,1	56,1	0,0	58

L _{Aeq,T} [dB] – Hluk z automobilové dopravy, vliv Záměru na okolí – výhled UP									
KB	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,16h} [dB]				Noční doba L _{Aeq,8h} [dB]			
		V4	V5	V5-V4	HL	V4	V5	V5-V4	HL
KB11_čp.1699 BD	3.NP	62,5	62,7	0,2	68	56,3	56,3	0,0	58
KB11_čp.1699 BD	4.NP	63,2	63,4	0,2	68	57,7	57,7	0,0	58
KB12_čp.1166 BD	1.NP	65,6	65,9	0,3	68	56,7	57,0	0,3	58
KB12_čp.1166 BD	2.NP	63,6	63,9	0,3	68	55,1	55,3	0,2	58
KB12_čp.1166 BD	3.NP	62,7	62,9	0,2	68	54,5	54,6	0,1	58
KB12_čp.1166 BD	4.NP	62,1	62,3	0,2	68	54,3	54,4	0,1	58
KB12_čp.1166 BD	5.NP	62,1	62,3	0,2	68	55,1	55,2	0,1	58
KB12_čp.1166 BD	6.NP	62,4	62,6	0,2	68	56,0	56,1	0,1	58
KB13_čp.1745 BD	1.NP	64,0	64,1	0,1	68	57,0	57,1	0,1	58
KB13_čp.1745 BD	2.NP	64,2	64,3	0,1	68	57,2	57,3	0,1	58
KB13_čp.1745 BD	3.NP	64,1	64,2	0,1	68	57,2	57,3	0,1	58
KB13_čp.1745 BD	4.NP	63,9	64,0	0,1	68	57,2	57,3	0,1	58
KB13_čp.1745 BD	5.NP	63,7	63,8	0,1	68	57,3	57,3	0,0	58
KB13_čp.1745 BD	6.NP	64,0	64,0	0,0	68	57,8	57,9	0,1	58
KB14_čp.1172 BD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB14_čp.1172 BD	2.NP	64,1	64,2	0,1	68	57,0	57,1	0,1	58
KB14_čp.1172 BD	3.NP	63,6	63,7	0,1	68	56,5	56,6	0,1	58
KB14_čp.1172 BD	4.NP	63,1	63,2	0,1	68	56,0	56,1	0,1	58
KB14_čp.1172 BD	5.NP	62,7	62,7	0,0	68	55,7	55,7	0,0	58
KB14_čp.1172 BD	6.NP	62,5	62,5	0,0	68	55,8	55,8	0,0	58
KB15_čp.380 BD	1.NP	60,5	60,5	0,0	68	55,3	55,3	0,0	58
KB15_čp.380 BD	2.NP	63,8	63,9	0,1	68	57,9	58,0	0,1	58
KB15_čp.380 BD	3.NP	65,2	65,3	0,1	68	59,4	59,4	0,0	58
KB15_čp.380 BD	4.NP	65,3	65,4	0,1	68	59,7	59,7	0,0	58
KB15_čp.380 BD	5.NP	65,7	65,8	0,1	68	60,5	60,5	0,0	58
KB16_čp.189 BD	1.NP	55,4	55,6	0,2	68	45,0	44,9	-0,1	58
KB16_čp.189 BD	2.NP	55,2	55,3	0,1	68	45,0	44,8	-0,2	58
KB16_čp.189 BD	3.NP	54,2	54,3	0,1	68	44,2	44,0	-0,2	58
KB16_čp.189 BD	4.NP	53,5	53,6	0,1	68	43,8	43,5	-0,3	58
KB16_čp.189 BD	5.NP	53,3	53,3	0,0	68	44,5	43,9	-0,6	58
KB17_čp.649 RD	1.NP	N	N	N	68	N	N	N	58
KB17_čp.649 RD	2.NP	62,3	62,4	0,1	68	56,1	56,1	0,0	58
KB17_čp.649 RD	3.NP	62,7	62,7	0,0	69	56,4	56,4	0,0	59

Hodnocení:

V některých výpočtových bodech dochází k poklesu, v některých výpočtových bodech dochází k nárůstu vypočítaných hladin hluku v závislosti na umístění výpočtového bodu. **Ve výpočtových bodech KB05, KB06, KB07 a KB15, kde bylo v nulové variantě V4 vypočítáno překročení hygienických limitů, nedochází vlivem umístění Záměru do situace k nárůstu hladin hluku.**

V souvislosti s umístěním Záměru do situace není nutné navrhovat kompenzační opatření.

5.5 Posouzení vlivu Záměru na stávající zástavbu – železniční doprava:

Cílem akustického posouzení je vyhodnotit, jaký vliv bude mít navrhovaný na posuzovanou lokalitu.

Vypočítané hladiny hluku 2 m před fasádou v kontrolních bodech (hluk dopadající bez odražené složky od vlastní fasády) zvlášť pro denní a noční dobu jsou podrobně po jednotlivých podlažích uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 12 – Vypočítané hodnoty hladin hluku $L_{Aeq,T}$ [dB] ze železniční dopravy. Porovnání výpočtových stavů (SS) a (V) do roku 2037 (bez odrazu)

L _{Aeq,T} [dB] – Hluk ze železniční dopravy											
Objekt	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,16h} [dB]					Noční doba L _{Aeq,8h} [dB]				
		2025-2026	rok 2037			HL	2025-2026	rok 2037			HL
		Stávající stav	Výhled bez záměru	Výhled se Záměrem	V-SS		Stávající stav	Výhled bez záměru	Výhled se Záměrem	V-SS	
KB01_čp.254 BD	1.NP	40,6	43,3	41,9	-1,4	68	36,9	38,6	37,1	-1,4	63
KB01_čp.254 BD	2.NP	42,0	44,5	42,2	-2,3	68	38,0	39,9	37,3	-2,3	63
KB01_čp.254 BD	3.NP	44,4	46,6	42,8	-3,8	68	40,1	42,1	38,0	-3,8	63
KB01_čp.254 BD	4.NP	46,9	49,0	43,8	-5,2	68	42,4	44,5	39,0	-5,2	63
KB01_čp.254 BD	5.NP	48,6	50,8	44,7	-6,1	68	43,9	46,4	39,9	-6,1	63
KB01_čp.254 BD	6.NP	52,1	54,2	47,1	-7,1	68	47,1	49,8	42,5	-7,1	63
KB02_čp.140 BD	1.NP	49,8	52,4	52,3	-0,1	68	47,3	47,6	47,5	-0,1	63
KB02_čp.140 BD	2.NP	51,3	54,0	53,9	-0,1	68	49,0	49,2	49,1	-0,1	63
KB02_čp.140 BD	3.NP	52,4	55,4	55,3	-0,1	68	50,1	50,6	50,4	-0,1	63
KB02_čp.140 BD	4.NP	54,5	57,5	57,4	-0,1	68	52,6	52,6	52,5	-0,1	63
KB03_čp.645 BD (hostel)	1.NP	53,5	56,1	56,2	0,1	68	48,3	51,5	51,6	0,1	63
KB03_čp.645 BD (hostel)	2.NP	54,3	57,0	56,8	-0,2	68	49,2	52,4	52,2	-0,2	63
KB03_čp.645 BD (hostel)	3.NP	54,7	57,5	57,3	-0,2	68	49,6	52,8	52,7	-0,2	63
KB03_čp.645 BD (hostel)	4.NP	56,1	58,9	58,8	-0,1	68	51,3	54,3	54,2	-0,1	63
KB04_čp.206 OV	1.NP	50,1	52,1	51,6	-0,5	68	48,0	47,8	47,3	-0,5	63
KB04_čp.206 OV	2.NP	50,9	53,0	52,5	-0,5	68	49,1	48,7	48,2	-0,5	63
KB04_čp.206 OV	3.NP	53,9	55,8	55,6	-0,2	68	51,5	51,5	51,2	-0,2	63
KB05_čp.1249_BD	1.NP	57,0	59,2	59,0	-0,2	68	51,6	55,0	54,8	-0,2	63
KB05_čp.1249_BD	2.NP	57,9	60,0	59,8	-0,2	68	52,5	55,8	55,6	-0,2	63
KB05_čp.1249_BD	3.NP	58,4	60,5	60,3	-0,2	68	53,0	56,3	56,1	-0,2	63
KB05_čp.1249_BD	4.NP	58,7	60,9	60,6	-0,3	68	53,4	56,6	56,4	-0,3	63
KB05_čp.1249_BD	5.NP	58,9	61,0	60,8	-0,2	68	53,5	56,8	56,6	-0,2	63
KB05_čp.1249_BD	6.NP	60,0	61,9	61,8	-0,1	68	54,6	57,6	57,4	-0,1	63
KB06_čp.106_BD	1.NP	53,8	55,7	55,7	0,0	68	48,4	51,4	51,4	0,0	63
KB06_čp.106_BD	2.NP	54,2	56,1	56,1	0,0	68	48,9	51,8	51,8	0,0	63
KB06_čp.106_BD	3.NP	54,6	56,4	56,4	0,0	68	49,2	52,2	52,1	0,0	63
KB06_čp.106_BD	4.NP	57,5	59,3	59,3	0,0	68	52,2	55,0	55,0	0,0	63
KB07_čp.1655_BD	1.NP	57,8	59,1	59,1	0,0	68	52,5	54,5	54,4	0,0	63
KB07_čp.1655_BD	2.NP	58,6	60,0	59,9	-0,1	68	53,3	55,3	55,3	-0,1	63
KB07_čp.1655_BD	3.NP	59,2	60,6	60,6	0,0	68	53,9	56,0	56,0	0,0	63
KB07_čp.1655_BD	4.NP	59,8	61,2	61,2	0,0	68	54,5	56,6	56,6	0,0	63
KB07_čp.1655_BD	5.NP	60,8	62,2	62,2	0,0	68	55,5	57,7	57,7	0,0	63
KB08_čp.1013 BD	1.NP	43,0	45,4	47,0	1,6	68	37,7	41,0	42,6	1,6	63



L _{Aeq,T} [dB] – Hluk ze železniční dopravy											
Objekt	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,16h} [dB]					Noční doba L _{Aeq,8h} [dB]				
		2025-2026	rok 2037			HL	2025-2026	rok 2037			HL
		Stávající stav	Výhled bez záměru	Výhled se Záměrem	V-SS		Stávající stav	Výhled bez záměru	Výhled se Záměrem	V-SS	
KB08_čp.1013 BD	2.NP	44,6	46,9	48,5	1,6	68	39,3	42,5	44,1	1,6	63
KB08_čp.1013 BD	3.NP	46,9	49,1	50,2	1,1	68	41,6	44,7	45,9	1,1	63
KB08_čp.1013 BD	4.NP	49,7	51,7	52,4	0,7	68	44,4	47,3	48,0	0,7	63
KB08_čp.1013 BD	5.NP	51,8	53,7	54,1	0,4	68	46,5	49,4	49,8	0,4	63
KB08_čp.1013 BD	6.NP	53,2	55,1	55,4	0,3	68	47,9	50,8	51,1	0,3	63
KB09_čp.1023 JS	1.NP	50,8	52,9	45,9	-7,0	68	45,5	48,5	41,6	-7,0	63
KB09_čp.1023 JS	2.NP	51,6	53,9	47,4	-6,5	68	46,3	49,5	43,1	-6,5	63
KB09_čp.1023 JS	3.NP	52,3	54,7	48,6	-6,1	68	47,0	50,3	44,2	-6,1	63
KB09_čp.1023 JS	4.NP	53,3	55,8	49,6	-6,2	68	48,0	51,5	45,3	-6,2	63
KB10_čp.1324_OV ČVUT	1.NP	51,0	53,0	38,6	-14,4	68	45,7	48,7	34,1	-14,4	63
KB10_čp.1324_OV ČVUT	2.NP	51,4	53,5	39,0	-14,5	68	46,1	49,2	34,5	-14,5	63
KB10_čp.1324_OV ČVUT	3.NP	51,8	54,0	39,6	-14,4	68	46,5	49,7	35,1	-14,4	63
KB10_čp.1324_OV ČVUT	4.NP	52,5	54,6	41,1	-13,5	68	47,1	50,3	36,6	-13,5	63
KB11_čp.1699 BD	1.NP	52,7	50,8	50,1	-0,7	68	46,6	46,3	45,6	-0,7	63
KB11_čp.1699 BD	2.NP	52,1	50,6	49,6	-1,0	68	46,1	46,1	45,0	-1,0	63
KB11_čp.1699 BD	3.NP	51,6	50,6	49,2	-1,4	68	45,7	46,1	44,6	-1,4	63
KB11_čp.1699 BD	4.NP	51,4	50,9	49,1	-1,8	68	45,5	46,3	44,4	-1,8	63
KB12_čp.1166_BD	1.NP	42,3	43,9	39,8	-4,1	68	36,9	39,5	35,3	-4,1	63
KB12_čp.1166_BD	2.NP	43,1	44,6	40,6	-4,0	68	37,6	40,3	36,1	-4,0	63
KB12_čp.1166_BD	3.NP	43,9	45,4	41,3	-4,1	68	38,4	41,1	36,9	-4,1	63
KB12_čp.1166_BD	4.NP	44,7	46,2	42,2	-4,0	68	39,2	41,9	37,8	-4,0	63
KB12_čp.1166_BD	5.NP	45,9	47,5	43,8	-3,7	68	40,5	43,1	39,4	-3,7	63
KB12_čp.1166_BD	6.NP	46,3	47,9	45,2	-2,7	68	40,9	43,6	40,8	-2,7	63
KB13_čp.1745_BD	1.NP	37,3	39,2	37,6	-1,6	68	31,9	34,8	33,1	-1,6	63
KB13_čp.1745_BD	2.NP	38,6	40,4	38,4	-2,0	68	33,2	36,1	34,0	-2,0	63
KB13_čp.1745_BD	3.NP	40,2	42,0	39,7	-2,3	68	34,9	37,7	35,3	-2,3	63
KB13_čp.1745_BD	4.NP	42,0	43,8	40,9	-2,9	68	36,6	39,4	36,4	-2,9	63
KB13_čp.1745_BD	5.NP	43,7	45,4	43,1	-2,3	68	38,3	41,1	38,7	-2,3	63
KB13_čp.1745_BD	6.NP	44,1	45,8	39,4	-6,4	68	38,8	41,4	34,8	-6,4	63
KB14_čp.1172_BD	1.NP	33,3	35,6	33,6	-2,0	68	28,0	31,2	29,1	-2,0	63
KB14_čp.1172_BD	2.NP	35,2	37,4	34,8	-2,6	68	29,9	33,0	30,4	-2,6	63
KB14_čp.1172_BD	3.NP	37,1	39,2	36,5	-2,7	68	31,8	34,8	32,1	-2,7	63
KB14_čp.1172_BD	4.NP	39,4	41,5	38,7	-2,8	68	34,1	37,1	34,3	-2,8	63
KB14_čp.1172_BD	5.NP	41,5	43,4	41,1	-2,3	68	36,1	39,1	36,7	-2,3	63
KB14_čp.1172_BD	6.NP	44,7	46,6	43,6	-3,0	68	39,4	42,3	39,2	-3,0	63
KB15_čp.380_BD	1.NP	39,9	41,3	40,3	-1,0	68	34,4	36,7	35,6	-1,0	63
KB15_čp.380_BD	2.NP	40,5	42,0	40,7	-1,3	68	35,0	37,4	36,0	-1,3	63
KB15_čp.380_BD	3.NP	41,0	42,5	41,1	-1,4	68	35,6	37,9	36,4	-1,4	63
KB15_čp.380_BD	4.NP	41,8	43,3	41,3	-2,0	68	36,3	38,7	36,6	-2,0	63
KB15_čp.380_BD	5.NP	45,2	46,8	42,7	-4,1	68	39,8	42,3	38,1	-4,1	63
KB16_čp.189 BD	1.NP	40,0	42,0	41,9	-0,1	68	34,9	37,0	36,8	-0,1	63

L _{Aeq,T} [dB] – Hluk ze železniční dopravy											
Objekt	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,16h} [dB]					Noční doba L _{Aeq,8h} [dB]				
		2025-2026	rok 2037			HL	2025-2026	rok 2037			HL
		Stávající stav	Výhled bez záměru	Výhled se Záměrem	V-SS		Stávající stav	Výhled bez záměru	Výhled se Záměrem	V-SS	
KB16_čp.189 BD	2.NP	41,1	43,3	43,1	-0,2	68	36,0	38,2	38,1	-0,2	63
KB16_čp.189 BD	3.NP	42,2	44,4	44,2	-0,2	68	37,0	39,4	39,2	-0,2	63
KB16_čp.189 BD	4.NP	43,2	45,7	45,2	-0,5	68	38,0	40,8	40,2	-0,5	63
KB16_čp.189 BD	5.NP	46,8	49,1	48,6	-0,5	68	41,6	44,5	43,9	-0,5	63
KB17_čp.649 RD	1.NP	37,9	40,7	40,0	-0,7	68	32,6	36,2	35,5	-0,7	63
KB17_čp.649 RD	2.NP	39,2	41,8	41,2	-0,6	68	33,9	37,4	36,8	-0,6	63

Hodnocení:

V některých výpočtových bodech dochází k poklesu, v některých výpočtových bodech dochází k nárůstu vypočítaných hladin hluku v závislosti na umístění výpočtového bodu. **V žádném z výpočtových bodů nedochází k překročení stanovených hygienických limitů pro hluk z dopravy. V souvislosti s umístěním Záměru do situace není nutné navrhovat kompenzační opatření.**

6. Posouzení hluku z provozu stacionárních zdrojů:

Pro účely vyhodnocení hluku z provozu stacionárních zdrojů byly z dokumentace vytipovány všechny zdroje hluku budov Záměru, které mají hladinu akustického výkonu vyšší než $L_{WA} \geq 55$ dB. Ty jsou pro účely EIA považovány, vzhledem ke vzdálenosti nejbližší chráněné zástavby (min. 35 m), za relevantní zdroje hluku.

Vyústění menších sání a výdechů VZT byla zadána pomocí bodových zdrojů hluku ve výšce 1 m nad úroveň střechy, resp. terénu. Vyústění větších sání a výdechů VZT byla zadána pomocí plošných zdrojů hluku ve výšce 1 m nad úroveň střechy, resp. terénu. Jednotky VZT, tepelná čerpadla a dieselagregáty byly zadány jako průmyslové zdroje hluku se všesměrovým vyzařováním. Suché chladiče byly zadány jako průmyslové zdroje hluku s vyzařováním vzhůru.

Akustické parametry a umístění stacionárních zdrojů hluku pro účely akustického posouzení v dokumentaci EIA jsou uvedeny v externí příloze 1. Grafické výsledky výpočtů jsou uvedeny v externích přílohách 2 a 3. Jedná se o barevné vyznačení chráněných objektů dle vypočítaných hladin hluku na fasádách z provozu stacionárních zdrojů.

Obrázek 7 – Zadané stacionární zdroje hluku ve výpočtovém programu



Tabulka 13 - Vypočítané hladiny hluku v kontrolních výpočtových bodech reprezentující chráněné venkovní prostory staveb z provozu všech zadaných stacionárních zdrojů hluku Záměru

L_{Aeq,T} [dB] – Hluk z provozu stacionárních zdrojů					
KB	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,8h} [dB]	Hygienický limit	Noční doba L _{Aeq,1h} [dB]	Hygienický limit
KB01_čp.254 BD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB01_čp.254 BD	2.NP	38,5	50	32,9	40
KB01_čp.254 BD	3.NP	40,6	50	34,6	40
KB01_čp.254 BD	4.NP	41,8	50	35,5	40
KB01_čp.254 BD	5.NP	44,2	50	37,3	40
KB01_čp.254 BD	6.NP	46,6	50	38,8	40
KB02_čp.140 BD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB02_čp.140 BD	2.NP	34,7	50	28,9	40
KB02_čp.140 BD	3.NP	36,0	50	30,3	40
KB02_čp.140 BD	4.NP	38,0	50	32,1	40
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	1.NP	43,9	50	30,6	40
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	2.NP	44,8	50	31,7	40
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	3.NP	45,6	50	33,0	40
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	4.NP	46,3	50	34,2	40
KB04_čp.206 OV	1.NP	31,9	50	22,7	40
KB04_čp.206 OV	2.NP	34,1	50	22,8	40
KB04_čp.206 OV	3.NP	38,3	50	27,6	40
KB05_čp.1249 BD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB05_čp.1249 BD	2.NP	42,4	50	30,4	40
KB05_čp.1249 BD	3.NP	43,4	50	31,6	40
KB05_čp.1249 BD	4.NP	43,9	50	32,5	40
KB05_čp.1249 BD	5.NP	44,0	50	32,8	40
KB05_čp.1249 BD	6.NP	44,5	50	33,2	40
KB06_čp.106 BD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB06_čp.106 BD	2.NP	41,1	50	28,7	40
KB06_čp.106 BD	3.NP	41,9	50	30,0	40
KB06_čp.106 BD	4.NP	43,7	50	32,6	40
KB07_čp.1655 BD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB07_čp.1655 BD	2.NP	41,8	50	28,8	40
KB07_čp.1655 BD	3.NP	42,2	50	29,3	40
KB07_čp.1655 BD	4.NP	42,7	50	30,1	40
KB07_čp.1655 BD	5.NP	44,9	50	32,2	40
KB08_čp.1013 BD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB08_čp.1013 BD	2.NP	41,5	50	28,6	40
KB08_čp.1013 BD	3.NP	42,0	50	29,3	40
KB08_čp.1013 BD	4.NP	42,4	50	29,9	40
KB08_čp.1013 BD	5.NP	43,0	50	30,6	40
KB08_čp.1013 BD	6.NP	43,7	50	31,5	40
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	1.NP	44,1	50	31,6	40
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	2.NP	44,7	50	32,2	40
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	3.NP	45,3	50	32,9	40
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	4.NP	45,9	50	33,7	40

L_{Aeq,T} [dB] – Hluk z provozu stacionárních zdrojů					
KB	Podlaží	Denní doba L _{Aeq,8h} [dB]	Hygienický limit	Noční doba L _{Aeq,1h} [dB]	Hygienický limit
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	1.NP	38,3	50	32,3	40
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	2.NP	39,4	50	33,2	40
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	3.NP	40,2	50	34,0	40
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	4.NP	41,7	50	35,2	40
KB11_čp.1699 BD	1.NP	38,0	50	29,9	40
KB11_čp.1699 BD	2.NP	39,0	50	30,7	40
KB11_čp.1699 BD	3.NP	40,4	50	31,7	40
KB11_čp.1699 BD	4.NP	41,4	50	32,5	40
KB12_čp.1166 BD	1.NP	36,4	50	27,5	40
KB12_čp.1166 BD	2.NP	37,2	50	28,1	40
KB12_čp.1166 BD	3.NP	38,1	50	28,8	40
KB12_čp.1166 BD	4.NP	38,9	50	29,6	40
KB12_čp.1166 BD	5.NP	39,9	50	30,9	40
KB12_čp.1166 BD	6.NP	40,2	50	31,1	40
KB13_čp.1745 BD	1.NP	30,6	50	23,0	40
KB13_čp.1745 BD	2.NP	32,6	50	24,2	40
KB13_čp.1745 BD	3.NP	35,2	50	25,9	40
KB13_čp.1745 BD	4.NP	37,2	50	27,6	40
KB13_čp.1745 BD	5.NP	38,0	50	28,9	40
KB13_čp.1745 BD	6.NP	37,5	50	29,4	40
KB14_čp.1172 BD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB14_čp.1172 BD	2.NP	31,9	50	22,0	40
KB14_čp.1172 BD	3.NP	34,2	50	24,3	40
KB14_čp.1172 BD	4.NP	35,8	50	25,9	40
KB14_čp.1172 BD	5.NP	36,7	50	27,0	40
KB14_čp.1172 BD	6.NP	39,7	50	30,2	40
KB15_čp.380 BD	1.NP	31,1	50	27,2	40
KB15_čp.380 BD	2.NP	31,9	50	28,0	40
KB15_čp.380 BD	3.NP	32,9	50	28,8	40
KB15_čp.380 BD	4.NP	34,8	50	29,7	40
KB15_čp.380 BD	5.NP	40,5	50	32,9	40
KB16_čp.189 BD	1.NP	27,0	50	17,2	40
KB16_čp.189 BD	2.NP	25,2	50	17,0	40
KB16_čp.189 BD	3.NP	25,0	50	17,8	40
KB16_čp.189 BD	4.NP	24,6	50	17,2	40
KB16_čp.189 BD	5.NP	34,6	50	27,6	40
KB17_čp.649 RD	1.NP	Nehodnoceno	50	Nehodnoceno	40
KB17_čp.649 RD	2.NP	31,7	50	22,1	40
KB17_čp.649 RD	3.NP	36,0	50	27,3	40

Hodnocení:

V případě dodržení všech výše uvedených předpokladů nebude hluk z provozu stacionárních zdrojů Záměru překračovat v chráněných venkovních prostorech staveb hygienické limity hluku pro denní (L_{Aeq,8h} = 50 dB) ani noční dobu (L_{Aeq,1h} = 40 dB).

7. Posouzení hluku ze stavební činnosti:

7.1 Metoda výpočtu:

Metoda výpočtu hlukové expozice ze stavební činnosti ve venkovním a vnitřním prostoru je složena z pěti hlavních částí:

- V první části je proces výstavby rozdělen na jednotlivé fáze, vzhledem k tomu, že v průběhu výstavby se průměrná denní hluková expozice mění, na základě nasazených strojů a zařízení. Jiná je na začátku výstavby (zemních pracích), jiná při dokončovacích pracích.
- V druhé části je definován prostor staveniště, který se rozdělí na jednotlivé sledované sektory. Počet sektorů závisí na velikosti staveniště, umístění chráněných bodů vzhledem ke staveništi, typu použité technologie výstavby, možnostech pasivní ochrany před hlukem apod. V této fázi je určena i pracovní doba (tj. zahájení a konec prací v běžném pracovním dni).
- Třetí část výpočtu specifikuje použitá zařízení a prováděné činnosti s ohledem na jejich hluk a provozní dobu ve sledovaném dni a sektoru staveniště. Z těchto údajů je stanovena hluková expozice na staveništi v daném sektoru. Výpočet nahlíží na stavební mechanismy a činnosti prováděné v daném sektoru jako na stacionární zdroje, které jsou dle postupu stavebních prací přemísťovány po ploše daného sektoru. Vypočtená hluková expozice v daném stavebním sektoru pak reprezentuje ekvivalentní hladinu hluku při běžném pracovním dni a běžné souhře zařízení a činností aplikovaných na staveništi v reálném čase, rozpočtená na dobu pracovního dne.
- Ve čtvrté části je vypočtena hluková expozice v daném sektoru staveniště přepočtena se vzdáleností do kontrolních bodů, které zpravidla reprezentují nejbližší chráněné venkovní prostory staveb. Přepočet se vzdáleností respektuje odrazy okolních ploch, útlum hluku stíněním (např. přirozené bariéry, oplocení nebo mobilní akustické zástěny typ GZM apod.) a velikost a vzdálenost sektoru od kontrolních bodů. Výsledkem výpočtu jsou přírůstky hlukových expozic ze stavební činnosti z jednotlivých stavebních sektorů v kontrolních bodech.
- V poslední, páté části, jsou s ohledem na současnost výstavby v jednotlivých sektorech „sečteny“ příspěvky z jednotlivých sektorů a vyčíslena celková hluková expozice ze stavební činnosti v kontrolních bodech.

S ohledem na složitost technologie výstavby je tento výpočet orientační a slouží spíše pro stanovení času používání strojů než striktního vytyčení technologie výstavby.

Nejistota výpočtu je odvislá od způsobu zjištění vstupních údajů, volby velikosti sektorů, vzdálenosti kontrolních bodů, meteorologických parametrů v době ověřování apod.

Největší chyba však zpravidla pramení z překročení časového nasazování jednotlivých strojů, resp. činností.

7.2 Popis výstavby:

7.2.1 Staveniště:

Staveniště záměru FLORENC21 bude zřízeno v prostoru stávajícího autobusového nádraží Florenc a navazujících pozemků určených pro novou zástavbu. Součástí staveniště budou plochy pro realizaci hlavních stavebních prací, zařízení staveniště, manipulační plochy a dočasné zázemí pracovníků. Krátkodobé zábory budou využívány zejména pro provádění přeložek inženýrských sítí v okolních komunikacích, především v ulicích Prvního pluku, Křížíkova a Na Florenci. Dlouhodobé zábory budou umístěny na pozemcích investora v prostoru budoucí výstavby jednotlivých objektů.

Administrativní a provozní zázemí stavby bude řešeno pomocí mobilních kontejnerových sestav. Ty budou zahrnovat kanceláře stavby, vedení, šatny, zasedací místnosti, hygienické zázemí, umývárny, sprchy, kuchyňky a další provozní prostory. Součástí staveniště budou rovněž mobilní sanitární zařízení s pravidelným servisem. Přesné umístění zařízení staveniště bude upřesněno v dalších stupních projektové dokumentace.

Staveniště je pro účely této akustické studie rozděleno na 9 výpočtových sektorů podle postupu výstavby. Označení jednotlivých sektorů staveniště je převzato podle objektu na něm umístěném (UAN, B06, B05, B03, B02, B04bc, B01_2, B01_1 a B04a).

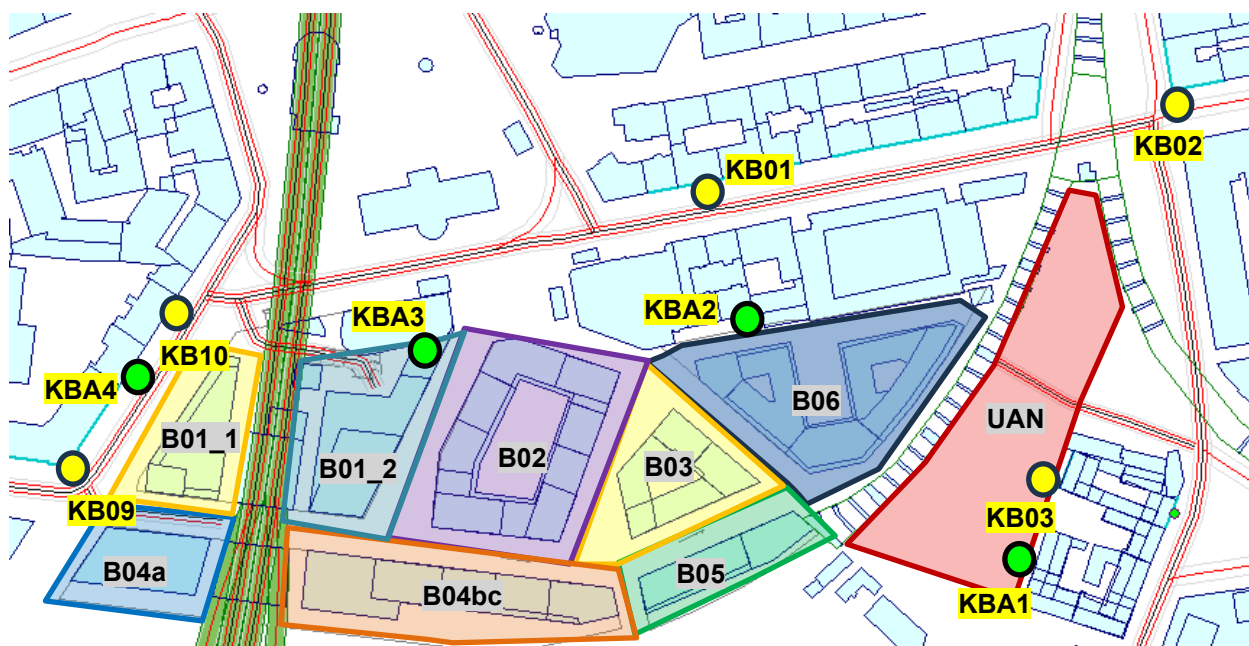
V prostoru staveniště se nepředpokládá zřízení betonárny ani jiných výrobních zařízení pro výrobu stavebních směsí. Beton a další stavební materiály budou na stavbu dováženy z externích zdrojů. Na staveništi budou umístěna pouze sila pro skladování stavebních směsí, například malt a omítek. Manipulace s materiálem bude zajištěna pomocí věžových jeřábů rozmístěných tak, aby pokryly celý prostor výstavby.

Součástí staveniště budou také oplachové plochy pro čištění vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace. U hlavního výjezdu je předpokládáno zřízení mycí plochy nebo mycí rampy, obdobná opatření budou realizována i u dalších výjezdů ze staveniště.

Na staveništi nebude zřízena recyklační základna ani trvalé deponie zeminy. Vytěžený materiál bude po krátkodobém uložení průběžně odvážen mimo staveniště k dalšímu zpracování nebo využití.

7.2.2 Chráněné venkovní prostory staveb a popis dalších sledovaných míst pro účely posouzení hluku ze stavební činnosti:

Obrázek 8 - Přehled nejbližších chráněných venkovních prostorů staveb pro výpočet hluku ze stavební činnosti na staveništi



Tabulka 14 – Přehled nejbližších chráněných venkovních prostorů staveb

Označení kontrolního bodu	Číslo popisné	Typ objektu	Počet nadzemních podlaží
KB01*	254	Bytový dům	6
KB02*	140	Bytový dům	4
KB03*	645	Bytový dům (využíváno jako hostel)	4
KB04	206	Stavba občanského vybavení (v objektu 3 bytové jednotky)	3
KB05	1249	Objekt k bydlení	6
KB06	106	Bytový dům	4
KB07	1655	Bytový dům	5
KB08	1013	Bytový dům	6
KB09*	1023	Jiná stavba (v objektu 12 bytových jednotek) Desfourský palác	4
KB10*	1324	Stavba občanského vybavení (ČVUT)	4
KB11	1699	Bytový dům	4
KB12	1166	Bytový dům	6
KB13	1745	Bytový dům	6
KB14	1172	Bytový dům	6
KB15	380	Bytový dům	5
KB16	189	Bytový dům	5
KB17	649	Rodinný dům	3

*Pro objekty označené * je proveden výpočet hluku ze stavební činnosti na staveništi, protože jsou umístěny nejbližší. V ostatních výpočtových bodech je sledován pouze vliv hluku z mimostaveništní dopravy.

V tomto stupni dokumentace není počítán vliv stavby na vlastní objekty Záměru. Bude předmětem podrobnějšího posouzení v dalších stupních dokumentace.

V okolí staveniště se nachází objekty, ve kterých se nachází pracoviště kanceláří. Pro účely výpočtu hluku ze stavební činnosti byly vybrány čtyři administrativní objekty, které jsou nejbližší staveništi.

Tabulka 15 – Přehled nejbližších administrativních budov

Označení kontrolního bodu	Číslo popisné	Typ objektu	Počet nadzemních podlaží
KBA1	377	Stavba pro administrativu	5
KBA2	279	Stavba občanského vybavení	4
KBA3	2136	Stavba pro administrativu	6
KBA4	1332	Jiná stavba	5

Pro účely prostupu hluku ze staveniště na pracoviště kanceláří v okolních administrativních budovách je stanoven předpoklad o zvukové izolaci jejich obvodového pláště na nejnižší úrovni $R'_w \geq 30$ dB. Splnění hygienického limitu na pracovišti, u jehož fasády jsou předpokládány nejnižší laboratorní neprůzvučnosti výplní otvorů $R_w \geq 30$ dB, bude zajištěno při dodržení hladiny hluku před fasádou $L_{Aeq,T} \leq 78$ dB, viz Tabulka 16.

Tabulka 16 – Výpočet hluku pronikající vzduchem na pracoviště

$L_{pi+1} = L_{pi} - (R_w + C - k_1) - 6$	=	50,0 dB
---	---	----------------

© Greif-akustika, s.r.o.

L_{pi}	dB	78,0	hladina hluku před fasádou
R_w	dB	30	vážená neprůzvučnost obvodové konstrukce
C	dB	-7	faktor přizpůsobení spektru C nebo C_{tr}
k_1	dB	1	korekce závislá na vedlejších cestách šíření zvuku

7.2.3 Etapizace výstavby:

Předpokládaná doba výstavby je stanovena na období 2027 – 2039 a dále. Výstavba bude probíhat v následujících etapách:

1. etapa (2027 – 2030)

- demolice ve východní oblasti,
- výstavba dočasné odbavovací haly a přesun UAN,
- demolice původní odjezdové haly,
- přeložky inženýrských sítí.
- předpokládaná doba realizace: cca 2 – 3 roky.

2. etapa (2030 – 2033)

- výstavba objektu B06, předpokládaná doba realizace: cca 2,5 roku.

3. etapa (2031 – 2036)

- výstavba objektů B02, B03, B04b-c, B05a a B01-2, tj. nových staveb na území městské části Praha 8, předpokládaná doba realizace: cca 5 let.

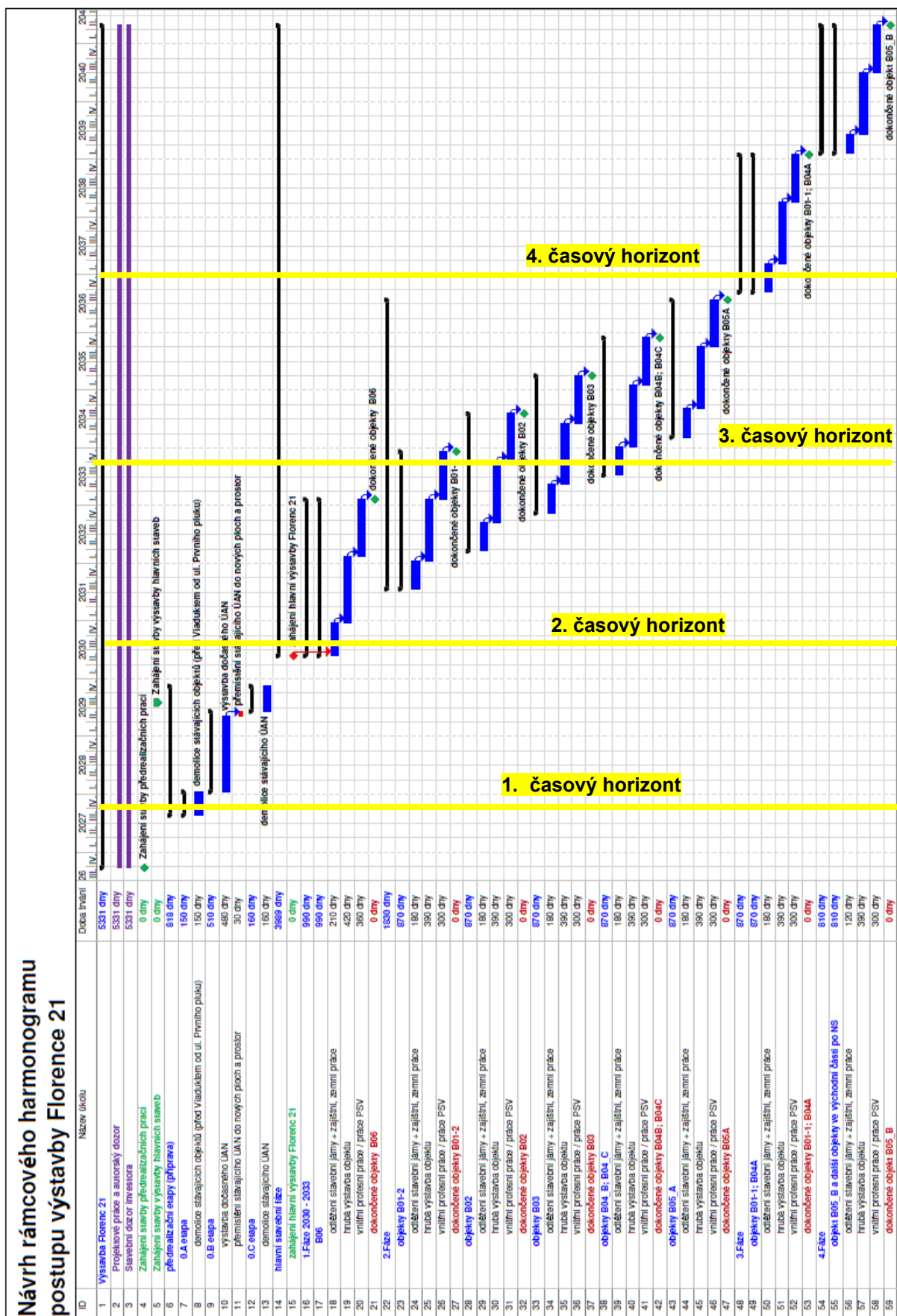
4. etapa (2036 – 2039)

- výstavba objektů B01-1 a B04a, tj. nových staveb na území městské části Praha 1, předpokládaná doba realizace: cca 2 – 3 roky.

5. etapa (od roku 2039 dále)

- případná navazující výstavba ve zbývajících částech východní oblasti v závislosti na dalším rozvoji území, termín realizace není v současné době konkrétně stanoven.

Obrázek 9 – Rámcový harmonogram stavby



Na základě orientačního harmonogramu stavby, viz Obrázek 9, byl pro výše uvedené etapy výstavby vybrán vždy jeden časový horizont, pro který je proveden výpočet hluku ze stavební činnosti ve sledovaných kontrolních bodech. Z jednotlivé etapy výstavby byl vybrán vždy nejnejpříznivější výpočtový stav z hlediska posouzení hluku ze stavební činnosti. Vybrané časové horizonty jsou vyznačeny žlutě na předchozím obrázku.

7.2.4 Popis prováděných prací a rozdělení výstavby na jednotlivé fáze:

Výstavba záměru FLORENC21 bude probíhat etapovitě v období let 2027 až 2039. Nejprve budou provedeny demolice stávajících objektů autobusového nádraží, výstavba dočasné odbavovací haly a nezbytné přeložky inženýrských sítí. Následně bude realizována výstavba jednotlivých objektů v několika navazujících etapách, zahrnujících zemní práce, zajištění stavebních jam, výstavbu podzemních a nadzemních konstrukcí a montáž technických zařízení budov. V závěrečných fázích budou provedeny dokončovací práce, úpravy veřejných prostranství, komunikací a sadové úpravy. Jednotlivé etapy výstavby budou na sebe časově navazovat a v některých obdobích se budou částečně překrývat.

Fáze 1 – Demolice a příprava území

V první fázi budou provedeny demolice stávajících objektů autobusového nádraží, odbavovacích hal, provozních budov a souvisejících zpevněných ploch. Současně budou realizovány přeložky inženýrských sítí, zřízení staveniště a výstavba dočasné odbavovací haly. Hlavními zdroji hluku budou bourací mechanizace, hydraulická kladiva, nakladače, rypadla a nákladní vozidla zajišťující odvoz demoličních materiálů.

Fáze 2 – Zemní práce a realizace podzemních konstrukcí

Po dokončení demolice budou zahájeny práce na stavebních jamách, jejich zajištění a odtěžení zeminy. Součástí této fáze bude realizace pilotových a pažících konstrukcí, odvoz výkopku a následná výstavba základových konstrukcí a podzemních podlaží. Tato etapa bude charakteristická intenzivním nasazením těžké stavební mechanizace a zvýšenou staveništní dopravou.

Fáze 3 – Hrubá stavba objektů

Po dokončení podzemních konstrukcí bude probíhat výstavba nosných konstrukcí jednotlivých objektů. Budou realizovány železobetonové skelety, stropy, komunikační jádra, obvodové konstrukce a střešní části budov. Práce budou probíhat za využití věžových jeřábů, čerpadel betonu, autojeřábů a další běžné stavební mechanizace.

Fáze 4 – Dokončovací práce a montáž technologií

V této fázi budou prováděny fasádní práce, montáže výplní otvorů, vnitřní rozvody technických zařízení budov, vzduchotechniky, vytápění, chlazení, elektroinstalací a ostatních profesí. Současně budou realizovány interiérové úpravy a dokončovací stavební práce.

Fáze 5 – Venkovní úpravy a dokončení stavby

Závěrečná fáze zahrnuje realizaci komunikací, chodníků, veřejných prostranství, sadových úprav a napojení objektů na dopravní a technickou infrastrukturu. Po dokončení těchto prací bude odstraněno zařízení staveniště a jednotlivé objekty budou postupně uváděny do provozu.

7.2.5 Popis časových horizontů použitých pro výpočet a popis fází výstavby objektů:

Na základě předpokládaného časového harmonogramu postupu stavebních prací byly pro jednotlivé etapy výstavby vybrány časové horizonty. Ve sledovaných časových horizontech se vždy jednotlivé sektory staveniště nacházejí v určité stavební fázi. Jejich souběh je uveden v následující tabulce

Tabulka 17 – Definování fází výstavby pro vybrané časové horizonty jednotlivých etap výstavby

Etapa výstavby	Časový horizont	Sektor staveniště	Fáze výstavby
Etapa 1	1	UAN	Fáze 1 – demolice a příprava území
Etapa 2	2	B06	Fáze 2 – zemní práce a realizace podzemních konstrukcí
Etapa 3	3	B01-2	Fáze 4 – dokončovací práce a montáž technologií
		B02	Fáze 3 – hrubá stavba objektů
		B03	Fáze 3 – hrubá stavba objektů
		B04bc	Fáze 2 – zemní práce a realizace podzemních konstrukcí
Etapa 4	4	B04a	Fáze 2 – zemní práce a realizace podzemních konstrukcí

7.2.6 Použitá zařízení, stavební mechanismy:

V průběhu výstavby budou využívány běžné stavební mechanismy odpovídající jednotlivým fázím realizace. Při demolcích a zemních pracích se předpokládá nasazení pásových a kolových rypadel, nakladačů, dozerů, vrtných souprav, hydraulických kladiv a nákladních vozidel pro odvoz materiálu. Pro realizaci stavebních jam a zakládání objektů budou využívány vrtací soupravy, pažící technika, mobilní jeřáby a betonářská technika. Při výstavbě nosných konstrukcí budou nasazeny věžové jeřáby, autojeřáby, čerpadla betonu, autodomíchávače a další zařízení pro manipulaci se stavebním materiálem. V průběhu dokončovacích prací budou využívány zejména menší stavební stroje, montážní plošiny, manipulační technika a nákladní vozidla zajišťující dopravu materiálu a technologických zařízení. Podrobnější údaje budou známy po provedení výběrového řízení na stavební dodavatele.

Tabulka 18 - Použité stavební mechanismy při fázích výstavby uvedených viz Tabulka 17

Fáze výstavby	Popis činností	Použité stavební mechanismy	LWA [dB]
1.fáze	dopravní opatření, příprava území, výstavba zařízení staveniště, demolice stávajících objektů	rypadlo-nakladač - CAT 432E	104
		Caterpillar 349E - s hydraulickým nástavcem na kladivo	104
		smykem řízený nakladač - CAT 246C	102
		auto-jeřáb - ČKD AD 30 na podvozku TATRA	105
		osobní automobil	75
		auto-mix SCHWING Stetter - řada Ligh line - (5 m³)	92
		NA typ Tatra 6 x6 třístranný sklápěč	90
		Střední NA např. Man nebo Volvo - 5 m³	90
		mobilní kompresor - ATLAS-COPCO	110
		staveništní rozvaděč	-
2.fáze	zajištění stavební jámy, zemní práce odtěžování stavební jámy, založení objektů, založení základové desky, podzemní nosné konstrukce	rypadlo-nakladač - CAT 432E	104
		smykem řízený nakladač - CAT 246C	102
		auto-čerpadlo na beton SCHWING Stetter S36X	95
		vrtná souprava BAUER BG12H na pásovém podvozku BT35	110
		čerpadlo na beton SCHWING Stetter SP4800	100
		auto-jeřáb - ČKD AD 30 na podvozku TATRA	90
		mobilní kompresor ATLAS-COPCO	110
		auto-mix SCHWING Stetter - řada Ligh line - AM9C (9 m³)	95

Fáze výstavby	Popis činností	Použité stavební mechanizmy	L _{WA} [dB]
		auto-jeřáb - velkoprofilový	95
		věžové jeřáby - 4x	35
		osobní automobil	75
		TATRA T815 - 10 m ³	90
		staveništní rozvaděč	-
3. fáze	nadzemní podlaží, nosné konstrukce	věžové jeřáby - 4x	35
		čerpadlo na beton SCHWING Stetter SP4800	100
		auto-čerpadlo na beton SCHWING Stetter S36X	95
		mobilní kompresor ATLAS-COPCO	110
		auto-mix SCHWING Stetter - řada Ligh line - AM9C (9 m ³)	95
		NA typ Tatra 6 x6 třístranný sklápěč	90
		Střední NA např. Man nebo Volvo - 5 m ³	90
		rypadlo-nakladač - JCB	104
		trailer + návěs pro dovoz jednotlivých prvků	90
		smykem řízený nakladač - CAT 246C	102
		osobní automobil	75
		osobo-nákladní výtah	45
		staveništní rozvaděč	-
4. fáze	práce HSV+PSV (vnitřní dělicí konstrukce, podlahy, omítky, rozvody, TZB, opláštění objektu, dokončovací práce v objektu)	smykem řízený nakladač - CAT 246C	102
		rypadlo-nakladač - JCB	104
		mobilní kompresor ATLAS-COPCO	110
		věžové jeřáby - 4x	35
		auto-jeřáb - ČKD AD 30 na podvozku TATRA	90
		auto-jeřáb - velkoprofilový	95
		mobilní kompresor ATLAS-COPCO	110
		auto-mix SCHWING Stetter - řada Ligh line - AM9C (9 m ³)	95
		osobní automobil / vozidla do 3,5 t	75
		Střední NA např. Man nebo Volvo - 5 m ³	90
		osobo-nákladní výtah	45
		staveništní rozvaděč	-

Stavební stroje, které budou použity na stavbě při konkrétní fázi výstavby, jsou vždy uvedeny v kapitole týkající se daného časového horizontu výstavby. Uvedené hladiny hluku jsou ve vzdálenosti 10 m od stavebního stroje umístěného ve venkovním prostoru.

7.3 Výpočet hluku ze stavební činnosti:

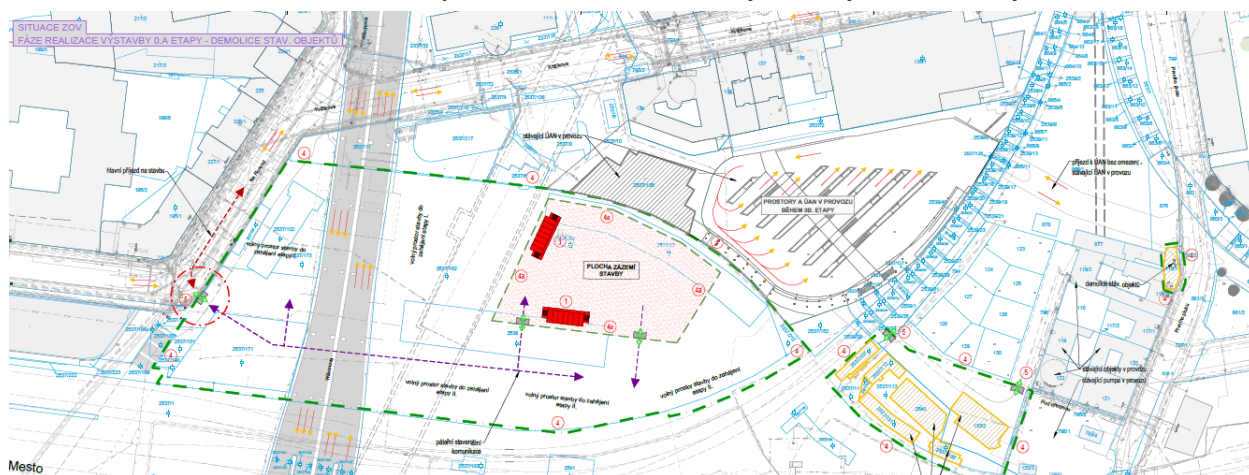
V následujících kapitolách je uveden výpočet hluku ze stavební činnosti při jednotlivých fázích výstavby.

Tabulka 19 – Legenda k výpočtovým tabulkám v následujících kapitolách – venkovní prostor

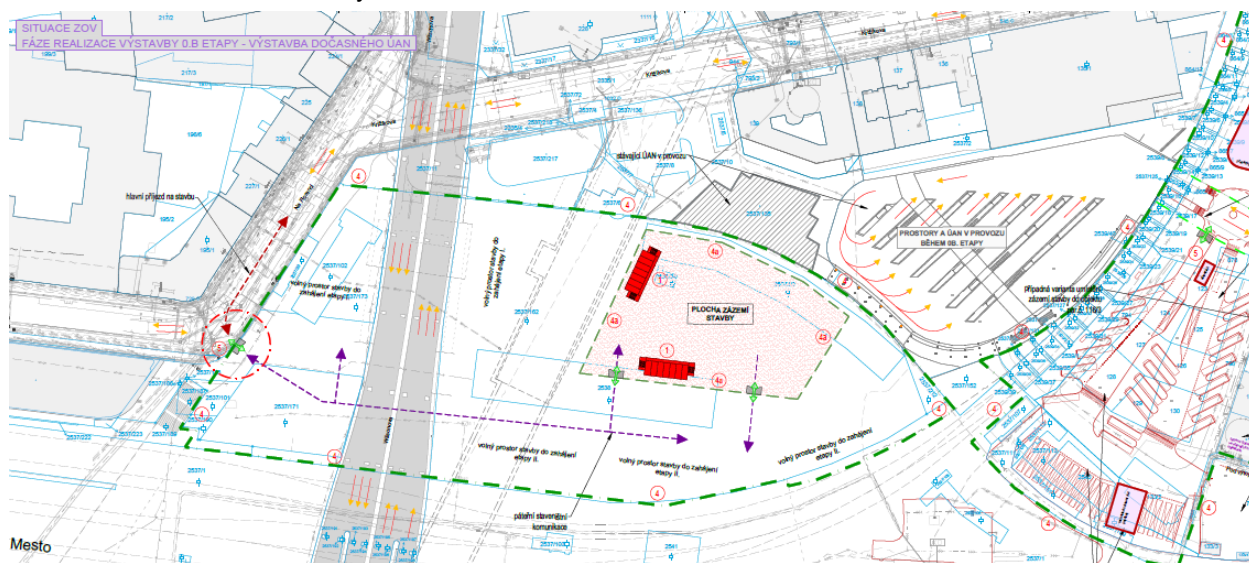
L_{pAi}	Ekvivalentní hladina akustického tlaku stavebního stroje korigovaná filtrem A ve vzdálenosti R_e
T_i	Doba provozu stavebního stroje
$L_{Aeq,T}$	Celková ekvivalentní hladina akustického tlaku na staveništi ve vzdálenosti R_e za 14 hodin, vypočítaná podle vztahu $L_{Aeq,T} = 10 \cdot \log((\sum (T_i \cdot 10^{L_{pAi}/10}))/840)$
R_e	Vzdálenost, ve které je sledována hladina hluku stavebního stroje
K	Konstanta útlumu respektující velikost zdroje hluku a jeho vzdálenost od sledovaného bodu
R_i	Vzdálenost kontrolního bodu od středu daného sektoru staveniště
K_{odr}	Konstanta respektující vliv odrazivosti okolních ploch směrem ke kontrolnímu bodu
D_{bar}	Útlum hluku překážkou směrem ke kontrolnímu bodu
$L_{Aeq,s}$	Výsledná hladina hluku v kontrolním bodě způsobená stavební činností v daném sektoru staveniště, vypočítaná podle vztahu $L_{Aeq,s} = L_{Aeq,T} + K \cdot \log(R_e/R_i) + K_{odr} \cdot D_{bar}$

7.3.1 1. časový horizont – 1. etapa výstavby:

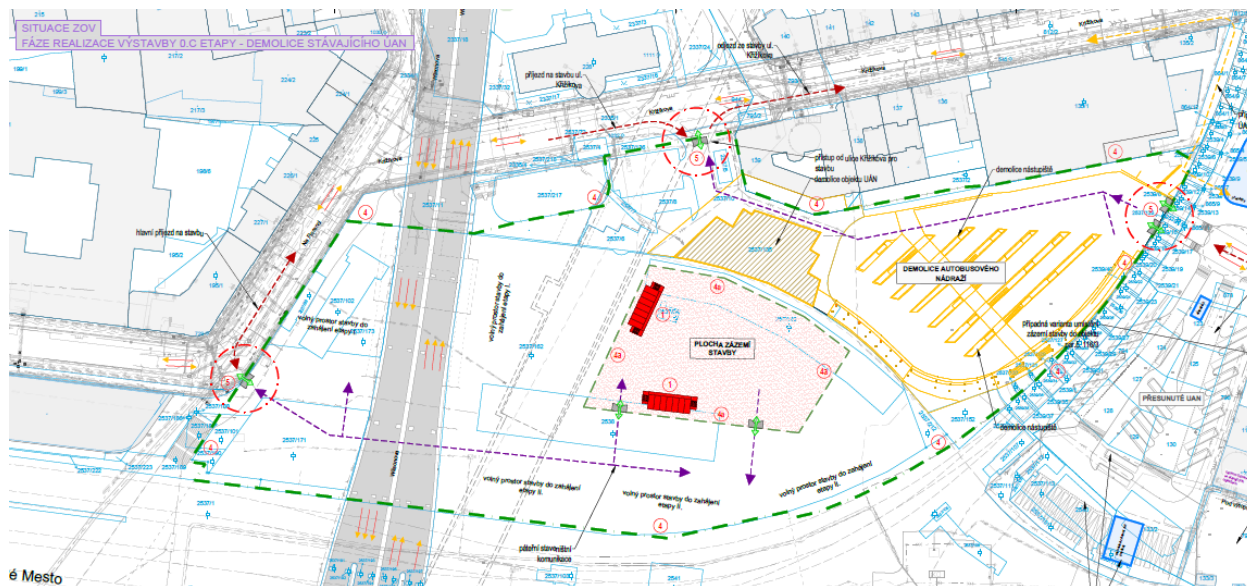
Obrázek 10 – Situace ZOV, 1. časový horizont, demolice stávajících objektů mimo zájmové území



Obrázek 11 – Situace ZOV, výstavba ÚAN



Obrazek 12 – Situace ZOV, demolice stávajících objektů v zájmovém území



Pro účely výpočtu hluku ze stavební činnosti je vybrán stav, kdy jsou prováděny demolice stávajících objektů mimo zájmové území, z důvodu jejich umístění vůči chráněným venkovním prostorům staveb.

V následující tabulce je uveden výpočet hladiny akustického tlaku v kontrolních bodech šířeného z prostoru staveniště.

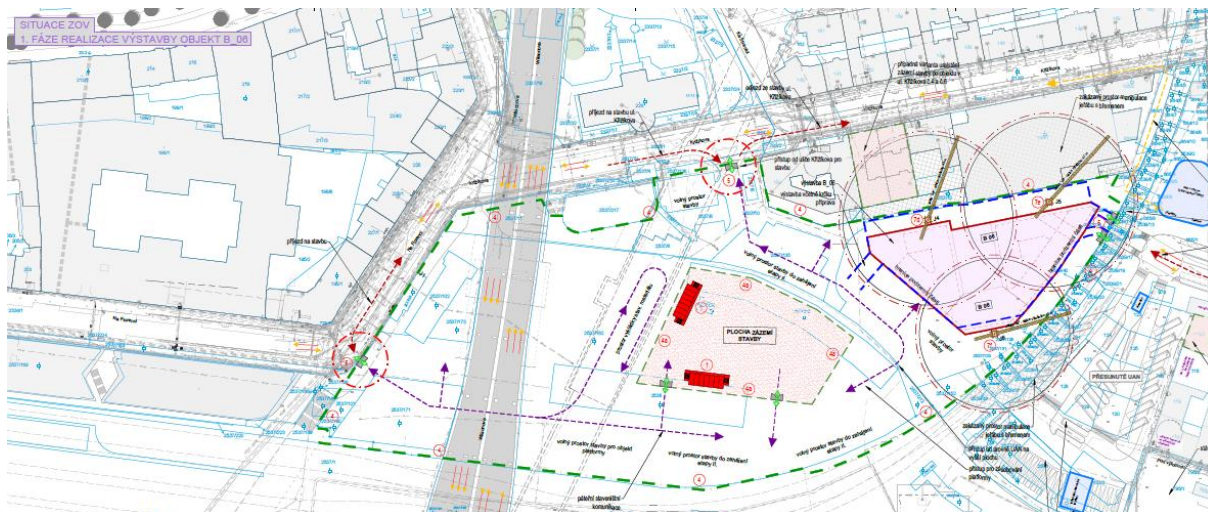
Tabulka 20 – Výpočet hluku šířeného z prostoru staveniště do kontrolních bodů

Fáze výstavby		dopravní opatření, příprava území, výstavba zařízení staveniště, demolice stávajících objektů							
Sektor staveniště		UAN							
i	Stavební stroj	Hluk L_{pAi} [dB]	Doba provozu T_i [min.]						
1	rypadlo-nakladač - CAT 432E	76	840						
2	Caterpillar 349E - s hydraulickým nástavcem na kladivo	76	840						
3	smykem řízený nakladač - CAT 246C	74	840						
4	auto-jeřáb - ČKD AD 30 na podvozku TATRA	77	840						
5	osobní automobil	47	840						
6	auto-mix SCHWING Stetter - řada Ligh line - (5m3)	64	840						
7	NA typ Tatra 6 x6 třístranný sklápěč	62	840						
8	Střední NA např. Man nebo Volvo - 5 m3	62	840						
9	mobilní kompresor - ATLAS-COPCO	82	840						
10	staveništní rozvaděč		840						
Ekvivalentní hladina akustického tlaku na staveništi $L_{Aeq,T}$ [dB]			85,1						
Kontrolní bod	KB01	KB02	KB03	KB09	KB10	KBA1			
R_e [m]	10,0								
K [-]	20	20	20	20	20	20			
R_i [m]	208,0	265,0	105,0	349,0	332,0	63,0			
K_{odr} [dB]	0	0	0	0	0	0			
D_{bar} [dB]	20	20	0	0	0	0			
$L_{Aeq,s}$ [dB]	39	37	65	54	55	69			

Ve všech kontrolních bodech, chráněných venkovních prostorech staveb, je hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti v době 7 – 21 hod. ($L_{Aeq,T} = 65$ dB) dodržen. Zároveň je v kontrolním bodě KBA1 splněna limitní hodnota před fasádou nejbližšího administrativního objektu pro zajištění splnění hygienického limitu na pracovišti kanceláří ($L_{Aeq,T} = 78$ dB).

7.3.2 2. časový horizont – 2. etapa výstavby:

Obrázek 13 – Situace ZOV, 2. časový horizont, výstavba objektu B06



V následující tabulce je uveden výpočet hladiny akustického tlaku v kontrolních bodech šířeného z prostoru staveniště.

Tabulka 21 – Výpočet hluku šířeného z prostoru staveniště do kontrolních bodů

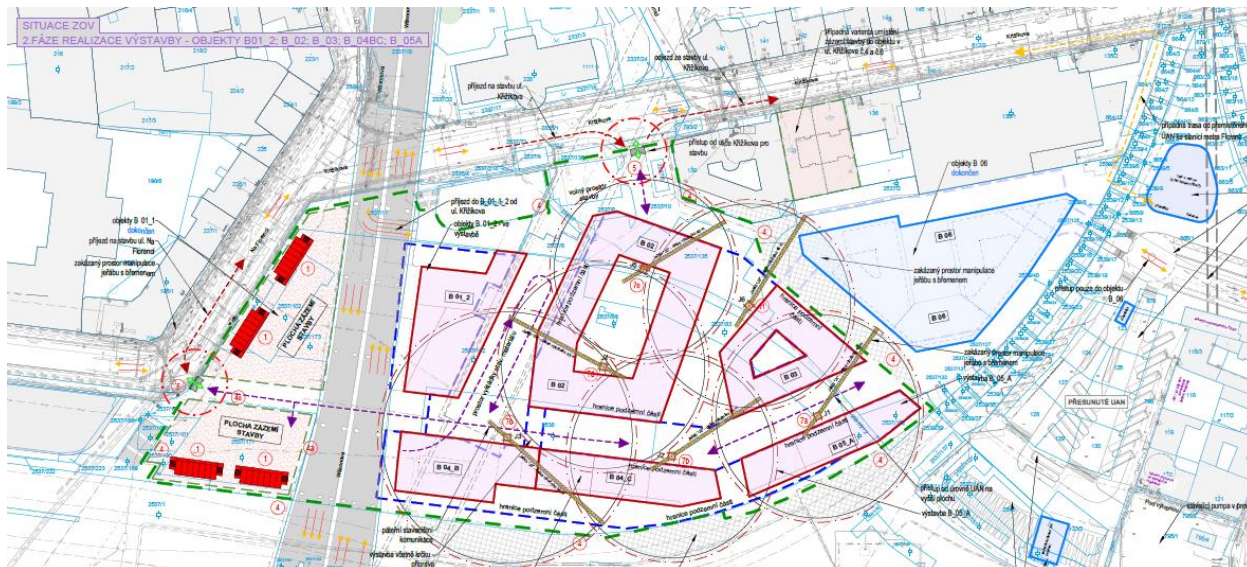
Fáze výstavby		zajištění stavební jámy, zemní práce odtěžování stavební jámy, zaožení objektů , založení základové desky, podzemní nosné konstrukce							
Sektor staveniště		B06							
i	Stavební stroj	Hluk L_{pAi} [dB]	Doba provozu T_i [min.]						
1	rypadlo-nakladač - CAT 432E	76	840						
2	smykem řízený nakladač - CAT 246C	74	840						
3	auto-čerpadlo na beton SCHWING Stetter S36X	67	840						
4	vrtná souprava BAUER BG12H na pásovém podvozku BT35	82	840						
5	čerpadlo na beton SCHWING Stetter SP4800	72	840						
6	auto-jeřáb - ČKD AD 30 na podvozku TATRA	62	840						
7	mobilní kompresor ATLAS-COPCO	82	840						
8	auto-mix SCHWING Stetter - řada Ligh line - AM9C (9m3)	67	840						
9	auto-jeřáb - velkoprofilový	67	840						
10	věžové jeřáby	7	840						
11	osobní automobil	47	840						
12	TATRA T815 - 10 m3	62	840						
13	staveništní rozvaděč		840						
Ekvivalentní hladina akustického tlaku na staveništi $L_{Aeq,T}$ [dB]			86,2						
Kontrolní bod	KB01	KB02	KB03	KB09	KB10	KBA2			
R_e [m]	10,0								
K [-]	20	20	20	20	20	20			
R_i [m]	109,0	218,0	120,0	303,0	266,0	45,0			
K_{odr} [dB]	0	0	0	0	0	0			
D_{bar} [dB]	20	0	0	0	0	0			
$L_{Aeq,s}$ [dB]	45	59	65	57	58	73			

Ve všech kontrolních bodech, chráněných venkovních prostorech staveb, je hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti v době 7 – 21 hod. ($L_{Aeq,T} = 65$ dB) dodržen. Zároveň je v kontrolním bodě KBA2

splněna limitní hodnota před fasádou nejbližšího administrativního objektu pro zajištění splnění hygienického limitu na pracovišti kanceláří ($L_{Aeq,T} = 78$ dB).

7.3.3 3. časový horizont – 3. etapa výstavby:

Obrázek 14 – Situace ZOV, 3. časový horizont, výstavba objektů B01_2, B02, B03, B04bc, B05



V následující tabulce je uveden výpočet hladiny akustického tlaku v kontrolních bodech šířeného z prostoru staveniště.

Tabulka 22 – Výpočet hluku šířeného z prostoru staveniště do kontrolních bodů ze sektoru B01_2

Fáze výstavby		práce HSV+PSV (vnitřní dělicí konstrukce, podlahy, omítky, rozvody, TZB, opláštění objektu, dokončovací práce v objektu)							
Sektor staveniště		B01_2							
i	Stavební stroj	Hluk L_{pAi} [dB]	Doba provozu T_i [min.]						
1	smykem řízený nakladač - CAT 246C	74	840						
2	rypadlo-nakladač - JCB	76	840						
3	mobilní kompresor ATLAS-COPCO	82	120						
4	věžové jeřáby	7	840						
5	auto-jeřáb - ČKD AD 30 na podvozku TATRA	62	840						
6	auto-jeřáb - velkopřevíový	67	840						
7	mobilní kompresor ATLAS-COPCO	82	120						
8	auto-mix SCHWING Stetter - řada Ligh line - AM9C (9m3)	67	840						
9	osobní automobil / vozidla do 3,5t	47	840						
10	Střední NA např. Man nebo Volvo - 5 m3	62	840						
11	osobo-nákladní výtah	17	840						
12	staveništní rozvaděč		840						
Ekvivalentní hladina akustického tlaku na staveništi $L_{Aeq,T}$ [dB]			80,9						
Kontrolní bod	KB01	KB02	KB03	KB09	KB10	KBA3			
R_e [m]	10,0								
K [-]	20	20	20	20	20	20			
R_i [m]	191,0	374,0	289,0	128,0	109,0	45,0			
K_{odr} [dB]	0	0	0	0	0	0			
D_{bar} [dB]	20	20	0	0	0	0			
$L_{Aeq,s}$ [dB]	35	29	52	59	60	68			

Tabulka 23 – Výpočet hluku šířeného z prostoru staveniště do kontrolních bodů ze sektoru staveniště B02

Fáze výstavby		hrubá stavba nadzemních podlaží, nosné konstrukce								
Sektor staveniště		B02								
i	Stavební stroj	Hluk L_{pAi} [dB]	Doba provozu T_i [min.]							
1	věžové jeřáby	7	840							
2	čerpadlo na beton SCHWING Stetter SP4800	72	840							
3	auto-čerpadlo na beton SCHWING Stetter S36X	67	840							
4	mobilní kompresor ATLAS-COPCO	82	840							
5	auto-mix SCHWING Stetter - řada Ligh line - AM9C (9m3)	67	840							
6	NA typ Tatra 6 x6 třístranný sklápěč	62	840							
7	Střední NA např. Man nebo Volvo - 5 m3	62	840							
8	rypadlo-nakladač - JCB	76	840							
9	trailer + návěs pro dovoz jednotlivých prvků	62	840							
10	smykem řízený nakladač - CAT 246C	74	840							
11	osobní automobil	47	840							
12	osobo-nákladní výtah	17	840							
13	staveništní rozvaděč		840							
Ekvivalentní hladina akustického tlaku na staveništi $L_{Aeq,T}$ [dB]			84,1							
Kontrolní bod	KB01	KB02	KB03	KB09	KB10	KBA3				
R_e [m]	10,0									
K [-]	20	20	20	20	20	20				
R_i [m]	141,0	302,0	207,0	213,0	181,0	55,0				
K_{odr} [dB]	0	0	0	0	0	0				
D_{bar} [dB]	20	20	0	0	0	0				
$L_{Aeq,s}$ [dB]	41	34	58	58	59	69				

Tabulka 24 – Výpočet hluku šířeného z prostoru staveniště do kontrolních bodů ze sektoru staveniště B03

Fáze výstavby		hrubá stavba nadzemních podlaží, nosné konstrukce								
Sektor staveniště		B03								
i	Stavební stroj	Hluk L_{pAi} [dB]		Doba provozu T_i [min.]						
1	věžové jeřáby	7		840						
2	čerpadlo na beton SCHWING Stetter SP4800	72		840						
3	auto-čerpadlo na beton SCHWING Stetter S36X	67		840						
4	mobilní kompresor ATLAS-COPCO	82		840						
5	auto-mix SCHWING Stetter - řada Ligh line - AM9C (9m3)	67		840						
6	NA typ Tatra 6 x6 třístranný sklápěč	62		840						
7	Střední NA např. Man nebo Volvo - 5 m3	62		840						
8	rypadlo-nakladač - JCB	76		840						
9	trailer + návěs pro dovoz jednotlivých prvků	62		840						
10	smykem řízený nakladač - CAT 246C	74		840						
11	osobní automobil	47		840						
12	osobo-nákladní výtah	17		840						
13	staveništní rozvaděč			840						
Ekvivalentní hladina akustického tlaku na staveništi $L_{Aeq,T}$ [dB]				84,1						
Kontrolní bod	KB01	KB02	KB03	KB09	KB10	KBA2				
R_e [m]	10,0									
K [-]	20	20	20	20	20	20				
R_i [m]	122,0	277,0	177,0	244,0	212,0	45,0				
K_{odr} [dB]	0	0	0	0	0	0				
D_{bar} [dB]	20	20	0	0	0	0				
$L_{Aeq,s}$ [dB]	42	35	59	56	58	71				

Tabulka 25 – Výpočet hluku šířeného z prostoru staveniště do kontrolních bodů ze sektoru B04bc

Fáze výstavby		zajištění stavební jámy, zemní práce odtěžování stavební jámy, zaožení objektů , založení základové desky, podzemní nosné konstrukce								
Sektor staveniště		B04bc								
i	Stavební stroj	Hluk L_{pAi} [dB]	Doba provozu T_i [min.]							
1	rypadlo-nakladač - CAT 432E	76	840							
2	smykem řízený nakladač - CAT 246C	74	840							
3	auto-čerpadlo na beton SCHWING Stetter S36X	67	840							
4	vrtná souprava BAUER BG12H na pásovém podvozku BT35	82	840							
5	čerpadlo na beton SCHWING Stetter SP4800	72	840							
6	auto-jeřáb - ČKD AD 30 na podvozku TATRA	62	840							
7	mobilní kompresor ATLAS-COPCO	82	840							
8	auto-mix SCHWING Stetter - řada Ligh line - AM9C (9m3)	67	840							
9	auto-jeřáb - velkoprofilový	67	840							
10	věžové jeřáby	7	840							
11	osobní automobil	47	840							
12	TATRA T815 - 10 m3	62	840							
13	staveništní rozvaděč		840							
Ekvivalentní hladina akustického tlaku na staveništi $L_{Aeq,T}$ [dB]			86,2							
Kontrolní bod	KB01	KB02	KB03	KB09	KB10	KBA3				
R_e [m]	10,0									
K [-]	20	20	20	20	20	20				
R_i [m]	224,0	375,0	248,0	196,0	197,0	127,0				
K_{odr} [dB]	0	0	0	0	0	0				
D_{bar} [dB]	20	0	0	0	0	0				
$L_{Aeq,s}$ [dB]	39	55	58	60	60	64				

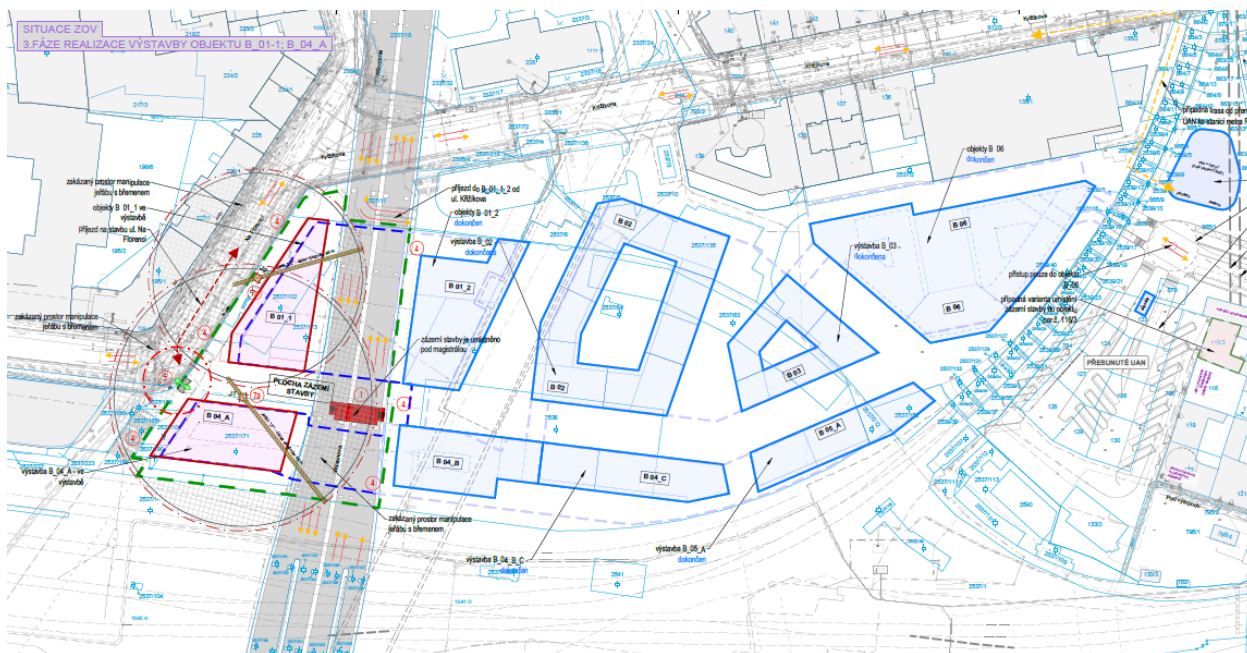
Tabulka 26 – Výsledky výpočtů hluku šířeného z prostoru staveniště (sektory B01_2, B02, B03, B04bc) do kontrolních bodů třetí etapu výstavby

Sektor staveniště	Fáze výstavby	KB01	KB02	KB03	KB09	KB10	KBA
B01_2	dokončovací práce	35	29	52	59	60	68
B02	hrubá stavba	41	34	58	58	59	69
B03	hrubá stavba	42	35	59	56	58	71
B04bc	zajištění jámy, zemní práce, základy	39	55	58	60	60	64
Celkem hluk ze staveniště		46	55	63	65	65	75

Ve všech kontrolních bodech, chráněných venkovních prostorech staveb, je hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti v době 7 – 21 hod. ($L_{Aeq,T} = 65$ dB) dodržen. Zároveň je v kontrolním bodě KBA2 a KBA3 splněna limitní hodnota před fasádou nejbližšího administrativního objektu pro zajištění splnění hygienického limitu na pracovišti kanceláří ($L_{Aeq,T} = 78$ dB).

7.3.4 4. časový horizont – 4. etapa výstavby:

Obrázek 15 – Situace ZOV, 4. časový horizont, výstavba objektu B04_A a B01_1



V následující tabulce je uveden výpočet hladiny akustického tlaku v kontrolních bodech šířeného z prostoru staveniště.

Tabulka 27 – Výpočet hluku šířeného z prostoru staveniště do kontrolních bodů

Fáze výstavby	zajištění stavební jámy, zemní práce odtěžování stavební jámy, zaožení objektů , založení základové desky, podzemní nosné konstrukce									
Sektor staveniště	B01_1									
i	Stavební stroj	Hluk L_{pAi} [dB]					Doba provozu T_i [min.]			
1	rypadlo-nakladač - CAT 432E	76					300			
2	smykem řízený nakladač - CAT 246C	74					300			
3	auto-čerpadlo na beton SCHWING Stetter S36X	67					600			
4	vrtná souprava BAUER BG12H na pásovém podvozku BT35	82					60			
5	čerpadlo na beton SCHWING Stetter SP4800	72					600			
6	auto-jeřáb - ČKD AD 30 na podvozku TATRA	62					600			
7	mobilní kompresor ATLAS-COPCO	82					60			
8	auto-mix SCHWING Stetter - řada Ligh line - AM9C (9m3)	67					300			
9	auto-jeřáb - velkoprofilový	67					300			
10	věžové jeřáby	7					840			
11	osobní automobil	47					840			
12	TATRA T815 - 10 m3	62					840			
13	staveništní rozvaděč						840			
Ekvivalentní hladina akustického tlaku na staveništi $L_{Aeq,T}$ [dB]							78,3			
Kontrolní bod	KB01	KB02	KB03	KB09	KB10	KBA4				
R_e [m]	10,0									
K [-]	20	20	20	20	20	20				
R_i [m]	252,0	447,0	373,0	50,0	45,0	35,0				
K_{odr} [dB]	0	0	0	0	0	0				
D_{bar} [dB]	0	20	0	0	0	0				
$L_{Aeq,s}$ [dB]	50	25	47	64	65	67				

Ve všech kontrolních bodech, chráněných venkovních prostorech staveb, je hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti v době 7 – 21 hod. ($L_{Aeq,T} = 65$ dB) dodržen. Zároveň je v kontrolním bodě KBA4 splněna limitní hodnota před fasádou nejbližšího administrativního objektu pro zajištění splnění hygienického limitu na pracovišti kanceláří ($L_{Aeq,T} = 78$ dB).

7.4 Výpočet a posouzení hluku ze staveništní dopravy:

7.4.1 Popis staveništní dopravy:

Staveništní doprava bude zajišťovat zejména odvoz demoličních materiálů a výkopové zeminy, dovoz stavebních materiálů, betonových směsí, technologických zařízení a dalších prvků potřebných pro realizaci záměru FLORENC21. Intenzita dopravy bude závislá na aktuální fázi výstavby, přičemž nejvyšší dopravní zatížení lze očekávat v období demolic, zemních prací a realizace podzemních konstrukcí. V období výstavby hrubé stavby bude významnou složku dopravy představovat zejména doprava betonových směsí autodomíchávači, doprava výztuže, bednění a ostatních stavebních materiálů. Naopak během dokončovacích prací bude intenzita dopravy postupně klesat a bude tvořena především zásobováním stavby, dovozem technologických zařízení a odvozem stavebních odpadů.

Podle podkladů organizace výstavby jsou pro staveništní dopravu navrženy variantní příjezdové a odjezdové trasy, které umožňují rozložení dopravního zatížení do více směrů a přizpůsobení dopravní obsluhy jednotlivým etapám výstavby. Samostatně jsou řešeny trasy pro příjezd vozidel na staveniště a trasy pro jejich odjezd, přičemž jsou využívány zejména kapacitní komunikace v okolí záměru s návazností na nadřazenou komunikační síť. Příjezdy i odjezdy jsou vedeny po několika alternativních trasách využívajících především ulice Na Florenci, Křížíkova, Prvního pluku, Ke Štvanici a navazující významné městské komunikace. Navržené řešení umožňuje směřovat jednotlivé přepravní proudy podle aktuální polohy stavebních prací a dopravní situace v území, minimalizovat koncentraci staveništní dopravy do jednoho směru a omezit zatížení místních komunikací.

Organizace dopravy bude průběžně upravována v závislosti na postupu výstavby, rozsahu realizovaných prací a případných dopravních omezeních v okolí stavby. U hlavních výjezdů ze staveniště budou zřízeny čistící plochy pro vozidla opouštějící staveniště, aby bylo omezeno znečišťování veřejných komunikací. Ve vztahu ke stávajícím intenzitám dopravy na okolních komunikacích představuje staveništní doprava pouze dočasné navýšení dopravního zatížení po dobu realizace záměru. Nejvýznamnější dopravní zatížení lze očekávat zejména v etapách zemních prací a výstavby podzemních konstrukcí, kdy budou realizovány převozy velkých objemů výkopové zeminy a stavebních materiálů.

Z hlediska akustického posouzení je podstatné, že všechny varianty odjezdových i příjezdových tras využívají převážně kapacitní sběrné a hlavní městské komunikace, zejména Wilsonovu, Rohanské nábřeží, Argentinskou, Hlávkův most, Těšnovský tunel a navazující komunikace I. třídy, čímž je omezen průjezd staveništní dopravy po méně významných místních komunikacích v okolní zástavbě.

Příjezdové trasy na staveniště

Pro zásobování stavby FLORENC21 je navrženo pět variant příjezdových tras, které přivádějí dopravu od dálnice D8 po kapacitních městských komunikacích do prostoru stavby.

Trasa A vede z dálnice D8 po komunikacích Cínovecká, Liberecká, V Holešovičkách, přes most Barikádníků, Argentinskou ulici, Za Viaduktem, Bubenské nábřeží a Hlávkův most. Dále pokračuje po Wilsonově, Husitské, Trocnovské, Prvního pluku, Křížíkově a ulici Na Florenci do prostoru staveniště.

Trasa B využívá shodný směr od D8 až k Hlávkovu mostu, odkud pokračuje po ulicích Stárkova, Těšnov a Na Florenci přímo ke stavbě.

Trasa C vede z D8 po komunikacích Cínovecká, Liberecká, Zenklova, přes Elsnicovo náměstí a Voctářovu ulici na Rohanské nábřeží. Následně pokračuje ulicemi Ke Štvanici, Křížkova a Na Florenci ke staveništi.

Trasa D využívá rovněž směr přes Zenklovu, Elsnicovo náměstí, Voctářovu a Rohanské nábřeží, dále však pokračuje Těšnovským tunelem a ulicemi Holbova, Klimentská, Stárkova, Těšnov a Na Florenci.

Trasa E vede přes Zenklovu, Elsnicovo náměstí, Voctářovu a Rohanské nábřeží, dále ulicemi Ke Štvanici, Poříčí a Na Florenci do prostoru stavby.

Obrázek 16 – Příjezdové trasy na staveniště FLORENC21



Odjezdové trasy ze staveniště

Pro odvoz materiálu a zeminy jsou navrženy samostatné varianty tras, které rozkládají dopravní zatížení do více směrů.

Trasa A vede ze stavby po ulicích Na Florenci, Křížkova, Prvního pluku, Trocnovská a Husitská na Wilsonovu a dále přes Hlávkův most, Bubenské nábřeží, Argentinskou, most Barikádníků, V Holešovičkách, Libereckou a Cínoveckou na D8.

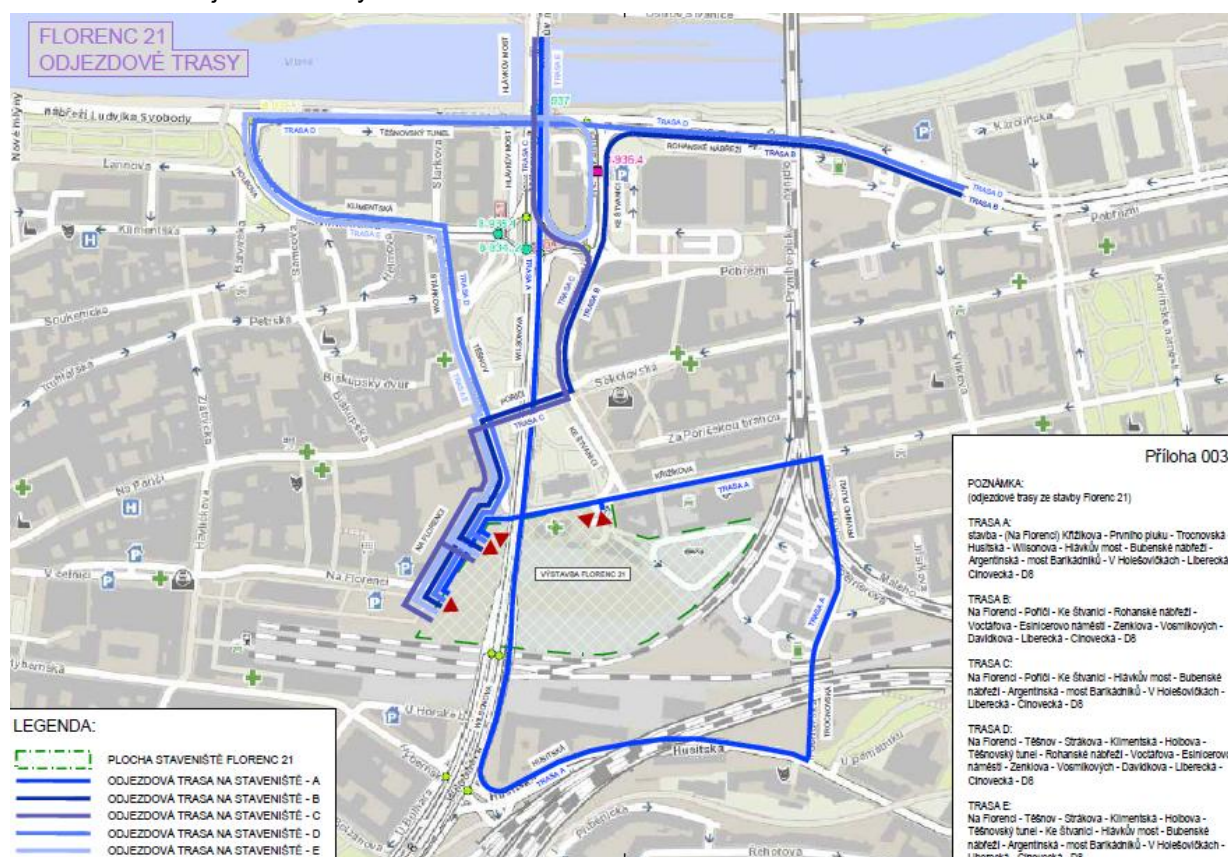
Trasa B směřuje ze stavby po ulicích Na Florenci, Poříčí, Ke Štvanici, Rohanské nábřeží, Voctářova, Elsnicovo náměstí, Zenklova, Vosmíkových, Davídkova, Liberecká a Cínovecká na D8.

Trasa C vede po ulicích Na Florenci, Poříčí a Ke Štvanici přes Hlávkův most na Bubenské nábřeží a dále po Argentinské, mostu Barikádníků, V Holešovičkách, Liberecké a Čínovecké na D8.

Trasa D využívá směr Na Florenci, Těšnov, Stárkova, Klimentská, Holbova, Těšnovský tunel, Rohanské nábřeží, Voctářova, Elsnicovo náměstí, Zenklova, Vosmikových, Davídkova, Liberecká a Čínovecká na D8.

Trasa E vede po ulicích Na Florenci, Těšnov, Stárkova, Klimentská a Holbova, dále Těšnovským tunelem, ulicí Ke Štvanici, přes Hlávkův most, Bubenské nábřeží, Argentinskou, most Barikádníků, V Holešovičkách, Libereckou a Čínoveckou na D8.

Obrázek 17 – Odjezdové trasy ze staveniště FLORENC21



Konkrétní trasy pro dovoz materiálu, odvoz zeminy a stavebního odpadu stanoví zhotovitel stavby dle aktuálních potřeb výstavby, dopravní situace a požadavků dotčených orgánů.

V prostoru hlavního staveniště budou dle potřeby vybudovány vnitro-staveništní plochy.

U výjezdů ze staveniště bude umístěna plocha, která bude využita pro mechanické očištění kol nákladních automobilů vyjíždějících ze staveniště.

Staveništní doprava bude tvořena osobními vozidly, lehkými nákladními vozidly do 3,5 t a těžkými nákladními vozidly nad 3,5 t. Pro odvoz zeminy jsou v podkladu jako možné typy vozidel uvedeny zejména nákladní automobily TATRA PHOENIX 8×8.1R se zvětšenou korbou o objemu cca 18 m³ a TATRA PHOENIX 6×6 se standardní korbou o objemu cca 10 m³.

Pro účely hodnocení staveništní dopravy byly na všech komunikacích zařazených do tras A až E uvažovány shodné přírůstky dopravy odpovídající souběhu nejvýznamnějších stavebních činností.

Pro výpočet byl vybrán 3.časový horizont, při kterém je ve výstavbě nejvyšší počet stavebních objektů a je tedy předpokládána nejvyšší staveništní doprava.

Do výpočtu byly zahrnuty zemní práce na objektech B04_B a B04_C, hrubá stavba objektů B02 a B03 a dokončovací práce objektu B01. Na základě těchto předpokladů bylo uvažováno navýšení dopravy o 140 nákladních vozidel a 40 osobních vozidel za 16hodinovou pracovní dobu, což představuje celkem 280 jízd nákladních vozidel a 80 jízd osobních vozidel za den (příjezd a odjezd). Přepočteno na průměrnou hodinovou intenzitu odpovídá toto zatížení 18 jízdám nákladních vozidel za hodinu a 5 jízdám osobních vozidel za hodinu.

U obousměrných komunikací byl tento přírůstek dopravy rozdělen mezi oba směry provozu, zatímco u jednosměrných komunikací byl uvažován v plném rozsahu. Zvolený postup představuje konzervativní předpoklad odpovídající období s nejvyšší očekávanou intenzitou staveništní dopravy a umožňuje posoudit maximální možné dopady výstavby na hlukovou situaci v okolním území.

7.4.2 Výpočet hluku ze staveništní dopravy (STC):

Výpočet byl proveden pomocí výpočtového programu SoundPLAN. V následujících tabulkách je vypočítán vliv staveništní dopravy související se stavbou FLORENC21 vždy zvlášť pro každou příjezdovou a odjezdovou trasu.

Jako nulová varianta je uvažován výhledový stav roku 2030. Pro všechny varianty příjezdových a odjezdových tras jsou použity intenzity dopravy pro výhled roku 2030, kdy je předpokládáno částečné uzavření Seifertovy ulice v úseku Krásova – Olšanská, viz příloha 16.

Tabulka 28 – Vypočítané hodnoty hladin hluku z automobilové dopravy $L_{Aeq,T}$ [dB] v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou – příjezdová trasa A a odjezdová trasa A, Hodnoty uvedené tučně překračují stanovené hygienické limity

$L_{Aeq,T}$ [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B3	Stav dopravy pro 2030 (B3) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB01_čp.254 BD	1.NP	64,2	64,7	0,5	68
KB01_čp.254 BD	2.NP	64,4	64,9	0,5	68
KB01_čp.254 BD	3.NP	64,2	64,7	0,5	68
KB01_čp.254 BD	4.NP	64,0	64,5	0,5	68
KB01_čp.254 BD	5.NP	63,9	64,4	0,5	68
KB01_čp.254 BD	6.NP	63,8	64,2	0,4	68
KB02_čp.140 BD	1.NP	61,3	61,7	0,4	68
KB02_čp.140 BD	2.NP	61,6	62,0	0,4	68
KB02_čp.140 BD	3.NP	61,5	62,0	0,5	68
KB02_čp.140 BD	4.NP	61,4	61,8	0,4	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	1.NP	53,7	53,9	0,2	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	2.NP	54,0	54,2	0,2	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	3.NP	54,1	54,4	0,3	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	4.NP	54,4	54,7	0,3	68
KB04_čp.206 OV	1.NP	66,7	67,2	0,5	68
KB04_čp.206 OV	2.NP	65,9	66,4	0,5	68
KB04_čp.206 OV	3.NP	64,8	65,3	0,5	68
KB05_čp.1249 BD	1.NP	67,2	67,6	0,4	68
KB05_čp.1249 BD	2.NP	66,7	67,1	0,4	68



L _{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B3	Stav dopravy pro 2030 (B3) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB05_čp.1249_BD	3.NP	66,1	66,5	0,4	68
KB05_čp.1249_BD	4.NP	65,5	65,9	0,4	68
KB05_čp.1249_BD	5.NP	64,9	65,3	0,4	68
KB05_čp.1249_BD	6.NP	64,5	64,9	0,4	68
KB06_čp.106_BD	1.NP	67,3	67,4	0,1	68
KB06_čp.106_BD	2.NP	67,1	67,1	0,0	68
KB06_čp.106_BD	3.NP	66,6	66,6	0,0	68
KB06_čp.106_BD	4.NP	66,0	66,1	0,1	68
KB07_čp.1655_BD	1.NP	64,7	65,1	0,4	68
KB07_čp.1655_BD	2.NP	66,1	66,3	0,2	68
KB07_čp.1655_BD	3.NP	67,3	67,4	0,1	68
KB07_čp.1655_BD	4.NP	69,8	69,8	0,0	68
KB07_čp.1655_BD	5.NP	70,9	70,9	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	1.NP	60,6	60,6	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	2.NP	60,9	60,9	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	3.NP	61,0	61,0	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	4.NP	60,9	60,9	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	5.NP	60,8	60,9	0,1	68
KB08_čp.1013 BD	6.NP	61,1	61,1	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	1.NP	62,9	62,9	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	2.NP	63,0	63,0	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	3.NP	63,0	63,1	0,1	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	4.NP	63,3	63,4	0,1	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	1.NP	63,4	63,5	0,1	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	2.NP	63,6	63,7	0,1	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	3.NP	63,8	63,9	0,1	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	4.NP	64,4	64,5	0,1	68
KB11_čp.1699 BD	1.NP	63,2	63,3	0,1	68
KB11_čp.1699 BD	2.NP	62,8	62,9	0,1	68
KB11_čp.1699 BD	3.NP	62,6	62,7	0,1	68
KB11_čp.1699 BD	4.NP	63,5	63,5	0,0	68
KB12_čp.1166_BD	1.NP	65,5	65,5	0,0	68
KB12_čp.1166_BD	2.NP	63,6	63,6	0,0	68
KB12_čp.1166_BD	3.NP	62,6	62,6	0,0	68
KB12_čp.1166_BD	4.NP	62,1	62,1	0,0	68
KB12_čp.1166_BD	5.NP	62,2	62,2	0,0	68
KB12_čp.1166_BD	6.NP	62,6	62,6	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	1.NP	64,2	64,2	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	2.NP	64,4	64,4	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	3.NP	64,3	64,3	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	4.NP	64,1	64,1	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	5.NP	64,0	64,0	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	6.NP	64,2	64,3	0,1	68

L_{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B3	Stav dopravy pro 2030 (B3) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB14_čp.1172_BD	1.NP	64,4	64,4	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	2.NP	64,1	64,1	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	3.NP	63,6	63,6	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	4.NP	63,1	63,1	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	5.NP	62,7	62,7	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	6.NP	62,5	62,5	0,0	68
KB15_čp.380_BD	1.NP	60,9	61,0	0,1	68
KB15_čp.380_BD	2.NP	64,0	64,1	0,1	68
KB15_čp.380_BD	3.NP	65,4	65,5	0,1	68
KB15_čp.380_BD	4.NP	65,6	65,6	0,0	68
KB15_čp.380_BD	5.NP	66,1	66,2	0,1	68
KB16_čp.189 BD	1.NP	55,2	55,3	0,1	68
KB16_čp.189 BD	2.NP	55,0	55,0	0,0	68
KB16_čp.189 BD	3.NP	54,0	54,0	0,0	68
KB16_čp.189 BD	4.NP	53,4	53,4	0,0	68
KB16_čp.189 BD	5.NP	53,2	53,2	0,0	68
KB17_čp.649 RD	1.NP	61,9	61,9	0,0	68
KB17_čp.649 RD	2.NP	62,8	62,8	0,0	68
KB17_čp.649 RD	3.NP	63,2	63,2	0,0	68

Tabulka 29 – Vypočítané hodnoty hladin hluku z automobilové dopravy L_{Aeq,T} [dB] v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou – příjezdová trasa B a odjezdová trasa B, Hodnoty uvedené tučně překračují stanovené hygienické limity

L_{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B3	Stav dopravy pro 2030 (B3) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB01_čp.254 BD	1.NP	64,2	64,2	0,0	68
KB01_čp.254 BD	2.NP	64,4	64,4	0,0	68
KB01_čp.254 BD	3.NP	64,2	64,2	0,0	68
KB01_čp.254 BD	4.NP	64,0	64,0	0,0	68
KB01_čp.254 BD	5.NP	63,9	63,9	0,0	68
KB01_čp.254 BD	6.NP	63,8	63,8	0,0	68
KB02_čp.140 BD	1.NP	61,3	61,3	0,0	68
KB02_čp.140 BD	2.NP	61,6	61,6	0,0	68
KB02_čp.140 BD	3.NP	61,5	61,6	0,1	68
KB02_čp.140 BD	4.NP	61,4	61,4	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	1.NP	53,7	53,7	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	2.NP	54,0	54,0	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	3.NP	54,1	54,1	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	4.NP	54,4	54,4	0,0	68
KB04_čp.206 OV	1.NP	66,7	66,7	0,0	68
KB04_čp.206 OV	2.NP	65,9	65,9	0,0	68
KB04_čp.206 OV	3.NP	64,8	64,8	0,0	68



L _{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B3	Stav dopravy pro 2030 (B3) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB05_čp.1249_BD	1.NP	67,2	67,2	0,0	68
KB05_čp.1249_BD	2.NP	66,7	66,7	0,0	68
KB05_čp.1249_BD	3.NP	66,1	66,1	0,0	68
KB05_čp.1249_BD	4.NP	65,5	65,5	0,0	68
KB05_čp.1249_BD	5.NP	64,9	64,9	0,0	68
KB05_čp.1249_BD	6.NP	64,5	64,5	0,0	68
KB06_čp.106_BD	1.NP	67,3	67,3	0,0	68
KB06_čp.106_BD	2.NP	67,1	67,1	0,0	68
KB06_čp.106_BD	3.NP	66,6	66,6	0,0	68
KB06_čp.106_BD	4.NP	66,0	66,0	0,0	68
KB07_čp.1655_BD	1.NP	64,7	64,7	0,0	68
KB07_čp.1655_BD	2.NP	66,1	66,1	0,0	68
KB07_čp.1655_BD	3.NP	67,3	67,3	0,0	68
KB07_čp.1655_BD	4.NP	69,8	69,8	0,0	68
KB07_čp.1655_BD	5.NP	70,9	70,9	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	1.NP	60,6	60,6	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	2.NP	60,9	60,9	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	3.NP	61,0	61,0	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	4.NP	60,9	60,9	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	5.NP	60,8	60,9	0,1	68
KB08_čp.1013 BD	6.NP	61,1	61,1	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	1.NP	62,9	62,9	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	2.NP	63,0	63,0	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	3.NP	63,0	63,0	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	4.NP	63,3	63,3	0,0	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	1.NP	63,4	63,6	0,2	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	2.NP	63,6	63,8	0,2	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	3.NP	63,8	64,0	0,2	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	4.NP	64,4	64,5	0,1	68
KB11_čp.1699 BD	1.NP	63,2	63,8	0,6	68
KB11_čp.1699 BD	2.NP	62,8	63,3	0,5	68
KB11_čp.1699 BD	3.NP	62,6	63,1	0,5	68
KB11_čp.1699 BD	4.NP	63,5	63,8	0,3	68
KB12_čp.1166_BD	1.NP	65,5	66,4	0,9	68
KB12_čp.1166_BD	2.NP	63,6	64,4	0,8	68
KB12_čp.1166_BD	3.NP	62,6	63,4	0,8	68
KB12_čp.1166_BD	4.NP	62,1	62,8	0,7	68
KB12_čp.1166_BD	5.NP	62,2	62,8	0,6	68
KB12_čp.1166_BD	6.NP	62,6	63,1	0,5	68
KB13_čp.1745_BD	1.NP	64,2	64,6	0,4	68
KB13_čp.1745_BD	2.NP	64,4	64,7	0,3	68
KB13_čp.1745_BD	3.NP	64,3	64,6	0,3	68
KB13_čp.1745_BD	4.NP	64,1	64,4	0,3	68

L_{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B3	Stav dopravy pro 2030 (B3) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB13_čp.1745_BD	5.NP	64,0	64,3	0,3	68
KB13_čp.1745_BD	6.NP	64,2	64,5	0,3	68
KB14_čp.1172_BD	1.NP	64,4	64,4	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	2.NP	64,1	64,1	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	3.NP	63,6	63,6	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	4.NP	63,1	63,1	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	5.NP	62,7	62,7	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	6.NP	62,5	62,5	0,0	68
KB15_čp.380_BD	1.NP	60,9	61,0	0,1	68
KB15_čp.380_BD	2.NP	64,0	64,2	0,2	68
KB15_čp.380_BD	3.NP	65,4	65,7	0,3	68
KB15_čp.380_BD	4.NP	65,6	65,8	0,2	68
KB15_čp.380_BD	5.NP	66,1	66,2	0,1	68
KB16_čp.189 BD	1.NP	55,2	55,2	0,0	68
KB16_čp.189 BD	2.NP	55,0	55,0	0,0	68
KB16_čp.189 BD	3.NP	54,0	54,0	0,0	68
KB16_čp.189 BD	4.NP	53,4	53,4	0,0	68
KB16_čp.189 BD	5.NP	53,2	53,2	0,0	68
KB17_čp.649 RD	1.NP	61,9	62,1	0,2	68
KB17_čp.649 RD	2.NP	62,8	63,0	0,2	68
KB17_čp.649 RD	3.NP	63,2	63,4	0,2	68

Tabulka 30 – Vypočítané hodnoty hladin hluku z automobilové dopravy L_{Aeq,T} [dB] v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou – příjezdová trasa C a odjezdová trasa C, Hodnoty uvedené tučně překračují stanovené hygienické limity

L_{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B3	Stav dopravy pro 2030 (B3) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB01_čp.254 BD	1.NP	64,2	64,2	0,0	68
KB01_čp.254 BD	2.NP	64,4	64,4	0,0	68
KB01_čp.254 BD	3.NP	64,2	64,2	0,0	68
KB01_čp.254 BD	4.NP	64,0	64,0	0,0	68
KB01_čp.254 BD	5.NP	63,9	63,9	0,0	68
KB01_čp.254 BD	6.NP	63,8	63,8	0,0	68
KB02_čp.140 BD	1.NP	61,3	61,3	0,0	68
KB02_čp.140 BD	2.NP	61,6	61,6	0,0	68
KB02_čp.140 BD	3.NP	61,5	61,6	0,1	68
KB02_čp.140 BD	4.NP	61,4	61,4	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	1.NP	53,7	53,7	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	2.NP	54,0	54,0	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	3.NP	54,1	54,1	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	4.NP	54,4	54,4	0,0	68
KB04_čp.206 OV	1.NP	66,7	66,7	0,0	68



L _{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B3	Stav dopravy pro 2030 (B3) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB04_čp.206_OV	2.NP	65,9	65,9	0,0	68
KB04_čp.206_OV	3.NP	64,8	64,8	0,0	68
KB05_čp.1249_BD	1.NP	67,2	67,2	0,0	68
KB05_čp.1249_BD	2.NP	66,7	66,7	0,0	68
KB05_čp.1249_BD	3.NP	66,1	66,1	0,0	68
KB05_čp.1249_BD	4.NP	65,5	65,5	0,0	68
KB05_čp.1249_BD	5.NP	64,9	64,9	0,0	68
KB05_čp.1249_BD	6.NP	64,5	64,5	0,0	68
KB06_čp.106_BD	1.NP	67,3	67,3	0,0	68
KB06_čp.106_BD	2.NP	67,1	67,1	0,0	68
KB06_čp.106_BD	3.NP	66,6	66,6	0,0	68
KB06_čp.106_BD	4.NP	66,0	66,0	0,0	68
KB07_čp.1655_BD	1.NP	64,7	64,7	0,0	68
KB07_čp.1655_BD	2.NP	66,1	66,1	0,0	68
KB07_čp.1655_BD	3.NP	67,3	67,3	0,0	68
KB07_čp.1655_BD	4.NP	69,8	69,8	0,0	68
KB07_čp.1655_BD	5.NP	70,9	70,9	0,0	68
KB08_čp.1013_BD	1.NP	60,6	60,6	0,0	68
KB08_čp.1013_BD	2.NP	60,9	60,9	0,0	68
KB08_čp.1013_BD	3.NP	61,0	61,0	0,0	68
KB08_čp.1013_BD	4.NP	60,9	60,9	0,0	68
KB08_čp.1013_BD	5.NP	60,8	60,8	0,0	68
KB08_čp.1013_BD	6.NP	61,1	61,1	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	1.NP	62,9	62,9	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	2.NP	63,0	63,0	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	3.NP	63,0	63,0	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	4.NP	63,3	63,3	0,0	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	1.NP	63,4	63,5	0,1	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	2.NP	63,6	63,7	0,1	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	3.NP	63,8	63,9	0,1	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	4.NP	64,4	64,4	0,0	68
KB11_čp.1699_BD	1.NP	63,2	63,3	0,1	68
KB11_čp.1699_BD	2.NP	62,8	62,9	0,1	68
KB11_čp.1699_BD	3.NP	62,6	62,7	0,1	68
KB11_čp.1699_BD	4.NP	63,5	63,5	0,0	68
KB12_čp.1166_BD	1.NP	65,5	65,5	0,0	68
KB12_čp.1166_BD	2.NP	63,6	63,6	0,0	68
KB12_čp.1166_BD	3.NP	62,6	62,6	0,0	68
KB12_čp.1166_BD	4.NP	62,1	62,1	0,0	68
KB12_čp.1166_BD	5.NP	62,2	62,2	0,0	68
KB12_čp.1166_BD	6.NP	62,6	62,6	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	1.NP	64,2	64,2	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	2.NP	64,4	64,4	0,0	68

L_{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B3	Stav dopravy pro 2030 (B3) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB13_čp.1745_BD	3.NP	64,3	64,3	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	4.NP	64,1	64,1	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	5.NP	64,0	64,0	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	6.NP	64,2	64,2	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	1.NP	64,4	64,4	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	2.NP	64,1	64,1	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	3.NP	63,6	63,6	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	4.NP	63,1	63,1	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	5.NP	62,7	62,7	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	6.NP	62,5	62,5	0,0	68
KB15_čp.380_BD	1.NP	60,9	61,1	0,2	68
KB15_čp.380_BD	2.NP	64,0	64,4	0,4	68
KB15_čp.380_BD	3.NP	65,4	65,9	0,5	68
KB15_čp.380_BD	4.NP	65,6	65,9	0,3	68
KB15_čp.380_BD	5.NP	66,1	66,4	0,3	68
KB16_čp.189 BD	1.NP	55,2	55,2	0,0	68
KB16_čp.189 BD	2.NP	55,0	55,0	0,0	68
KB16_čp.189 BD	3.NP	54,0	54,0	0,0	68
KB16_čp.189 BD	4.NP	53,4	53,4	0,0	68
KB16_čp.189 BD	5.NP	53,2	53,2	0,0	68
KB17_čp.649 RD	1.NP	61,9	62,0	0,1	68
KB17_čp.649 RD	2.NP	62,8	63,0	0,2	68
KB17_čp.649 RD	3.NP	63,2	63,3	0,1	68

Tabulka 31 – Vypočítané hodnoty hladin hluku z automobilové dopravy L_{Aeq,T} [dB] v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou – příjezdová trasa D a odjezdová trasa D, Hodnoty uvedené tučně překračují stanovené hygienické limity

L_{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B3	Stav dopravy pro 2030 (B3) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB01_čp.254 BD	1.NP	64,2	64,2	0,0	68
KB01_čp.254 BD	2.NP	64,4	64,4	0,0	68
KB01_čp.254 BD	3.NP	64,2	64,2	0,0	68
KB01_čp.254 BD	4.NP	64,0	64,0	0,0	68
KB01_čp.254 BD	5.NP	63,9	63,9	0,0	68
KB01_čp.254 BD	6.NP	63,8	63,8	0,0	68
KB02_čp.140 BD	1.NP	61,3	61,3	0,0	68
KB02_čp.140 BD	2.NP	61,6	61,6	0,0	68
KB02_čp.140 BD	3.NP	61,5	61,6	0,1	68
KB02_čp.140 BD	4.NP	61,4	61,4	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	1.NP	53,7	53,7	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	2.NP	54,0	54,0	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	3.NP	54,1	54,1	0,0	68



L _{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B3	Stav dopravy pro 2030 (B3) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	4.NP	54,4	54,4	0,0	68
KB04_čp.206 OV	1.NP	66,7	66,7	0,0	68
KB04_čp.206 OV	2.NP	65,9	65,9	0,0	68
KB04_čp.206 OV	3.NP	64,8	64,8	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	1.NP	67,2	67,2	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	2.NP	66,7	66,7	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	3.NP	66,1	66,1	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	4.NP	65,5	65,5	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	5.NP	64,9	64,9	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	6.NP	64,5	64,5	0,0	68
KB06_čp.106 BD	1.NP	67,3	67,3	0,0	68
KB06_čp.106 BD	2.NP	67,1	67,1	0,0	68
KB06_čp.106 BD	3.NP	66,6	66,6	0,0	68
KB06_čp.106 BD	4.NP	66,0	66,0	0,0	68
KB07_čp.1655 BD	1.NP	64,7	64,7	0,0	68
KB07_čp.1655 BD	2.NP	66,1	66,1	0,0	68
KB07_čp.1655 BD	3.NP	67,3	67,3	0,0	68
KB07_čp.1655 BD	4.NP	69,8	69,8	0,0	68
KB07_čp.1655 BD	5.NP	70,9	70,9	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	1.NP	60,6	60,6	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	2.NP	60,9	60,9	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	3.NP	61,0	61,0	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	4.NP	60,9	60,9	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	5.NP	60,8	60,8	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	6.NP	61,1	61,1	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	1.NP	62,9	62,9	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	2.NP	63,0	63,0	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	3.NP	63,0	63,0	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	4.NP	63,3	63,3	0,0	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	1.NP	63,4	63,6	0,2	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	2.NP	63,6	63,8	0,2	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	3.NP	63,8	64,0	0,2	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	4.NP	64,4	64,5	0,1	68
KB11_čp.1699 BD	1.NP	63,2	64,3	1,1	68
KB11_čp.1699 BD	2.NP	62,8	63,8	1,0	68
KB11_čp.1699 BD	3.NP	62,6	63,4	0,8	68
KB11_čp.1699 BD	4.NP	63,5	64,0	0,5	68
KB12_čp.1166 BD	1.NP	65,5	67,2	1,7	68
KB12_čp.1166 BD	2.NP	63,6	65,1	1,5	68
KB12_čp.1166 BD	3.NP	62,6	64,0	1,4	68
KB12_čp.1166 BD	4.NP	62,1	63,4	1,3	68
KB12_čp.1166 BD	5.NP	62,2	63,3	1,1	68
KB12_čp.1166 BD	6.NP	62,6	63,5	0,9	68

L_{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B3	Stav dopravy pro 2030 (B3) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB13_čp.1745_BD	1.NP	64,2	64,5	0,3	68
KB13_čp.1745_BD	2.NP	64,4	64,7	0,3	68
KB13_čp.1745_BD	3.NP	64,3	64,6	0,3	68
KB13_čp.1745_BD	4.NP	64,1	64,4	0,3	68
KB13_čp.1745_BD	5.NP	64,0	64,2	0,2	68
KB13_čp.1745_BD	6.NP	64,2	64,5	0,3	68
KB14_čp.1172_BD	1.NP	64,4	65,1	0,7	68
KB14_čp.1172_BD	2.NP	64,1	64,8	0,7	68
KB14_čp.1172_BD	3.NP	63,6	64,2	0,6	68
KB14_čp.1172_BD	4.NP	63,1	63,7	0,6	68
KB14_čp.1172_BD	5.NP	62,7	63,3	0,6	68
KB14_čp.1172_BD	6.NP	62,5	63,1	0,6	68
KB15_čp.380_BD	1.NP	60,9	61,0	0,1	68
KB15_čp.380_BD	2.NP	64,0	64,1	0,1	68
KB15_čp.380_BD	3.NP	65,4	65,5	0,1	68
KB15_čp.380_BD	4.NP	65,6	65,6	0,0	68
KB15_čp.380_BD	5.NP	66,1	66,1	0,0	68
KB16_čp.189 BD	1.NP	55,2	55,2	0,0	68
KB16_čp.189 BD	2.NP	55,0	55,0	0,0	68
KB16_čp.189 BD	3.NP	54,0	54,0	0,0	68
KB16_čp.189 BD	4.NP	53,4	53,4	0,0	68
KB16_čp.189 BD	5.NP	53,2	53,2	0,0	68
KB17_čp.649 RD	1.NP	61,9	62,0	0,1	68
KB17_čp.649 RD	2.NP	62,8	63,0	0,2	68
KB17_čp.649 RD	3.NP	63,2	63,3	0,1	68

Tabulka 32 – Vypočítané hodnoty hladin hluku z automobilové dopravy L_{Aeq,T} [dB] v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou – příjezdová trasa E a odjezdová trasa E, Hodnoty uvedené tučně překračují stanovené hygienické limity

L_{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B3	Stav dopravy pro 2030 (B3) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB01_čp.254 BD	1.NP	64,2	64,2	0,0	68
KB01_čp.254 BD	2.NP	64,4	64,4	0,0	68
KB01_čp.254 BD	3.NP	64,2	64,2	0,0	68
KB01_čp.254 BD	4.NP	64,0	64,0	0,0	68
KB01_čp.254 BD	5.NP	63,9	63,9	0,0	68
KB01_čp.254 BD	6.NP	63,8	63,8	0,0	68
KB02_čp.140 BD	1.NP	61,3	61,3	0,0	68
KB02_čp.140 BD	2.NP	61,6	61,6	0,0	68
KB02_čp.140 BD	3.NP	61,5	61,6	0,1	68
KB02_čp.140 BD	4.NP	61,4	61,4	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	1.NP	53,7	53,7	0,0	68



L _{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B3	Stav dopravy pro 2030 (B3) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	2.NP	54,0	54,0	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	3.NP	54,1	54,1	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	4.NP	54,4	54,4	0,0	68
KB04_čp.206 OV	1.NP	66,7	66,7	0,0	68
KB04_čp.206 OV	2.NP	65,9	65,9	0,0	68
KB04_čp.206 OV	3.NP	64,8	64,8	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	1.NP	67,2	67,2	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	2.NP	66,7	66,7	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	3.NP	66,1	66,1	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	4.NP	65,5	65,5	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	5.NP	64,9	64,9	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	6.NP	64,5	64,5	0,0	68
KB06_čp.106 BD	1.NP	67,3	67,3	0,0	68
KB06_čp.106 BD	2.NP	67,1	67,1	0,0	68
KB06_čp.106 BD	3.NP	66,6	66,6	0,0	68
KB06_čp.106 BD	4.NP	66,0	66,0	0,0	68
KB07_čp.1655 BD	1.NP	64,7	64,7	0,0	68
KB07_čp.1655 BD	2.NP	66,1	66,1	0,0	68
KB07_čp.1655 BD	3.NP	67,3	67,3	0,0	68
KB07_čp.1655 BD	4.NP	69,8	69,8	0,0	68
KB07_čp.1655 BD	5.NP	70,9	70,9	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	1.NP	60,6	60,6	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	2.NP	60,9	60,9	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	3.NP	61,0	61,0	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	4.NP	60,9	60,9	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	5.NP	60,8	60,9	0,1	68
KB08_čp.1013 BD	6.NP	61,1	61,1	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	1.NP	62,9	62,9	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	2.NP	63,0	63,0	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	3.NP	63,0	63,0	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	4.NP	63,3	63,3	0,0	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	1.NP	63,4	63,6	0,2	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	2.NP	63,6	63,8	0,2	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	3.NP	63,8	64,0	0,2	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	4.NP	64,4	64,5	0,1	68
KB11_čp.1699 BD	1.NP	63,2	63,3	0,1	68
KB11_čp.1699 BD	2.NP	62,8	62,9	0,1	68
KB11_čp.1699 BD	3.NP	62,6	62,7	0,1	68
KB11_čp.1699 BD	4.NP	63,5	63,5	0,0	68
KB12_čp.1166 BD	1.NP	65,5	65,5	0,0	68
KB12_čp.1166 BD	2.NP	63,6	63,6	0,0	68
KB12_čp.1166 BD	3.NP	62,6	62,6	0,0	68
KB12_čp.1166 BD	4.NP	62,1	62,1	0,0	68

L_{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B3	Stav dopravy pro 2030 (B3) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB12_čp.1166_BD	5.NP	62,2	62,2	0,0	68
KB12_čp.1166_BD	6.NP	62,6	62,6	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	1.NP	64,2	64,2	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	2.NP	64,4	64,4	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	3.NP	64,3	64,3	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	4.NP	64,1	64,1	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	5.NP	64,0	64,0	0,0	68
KB13_čp.1745_BD	6.NP	64,2	64,2	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	1.NP	64,4	64,4	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	2.NP	64,1	64,1	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	3.NP	63,6	63,6	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	4.NP	63,1	63,1	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	5.NP	62,7	62,7	0,0	68
KB14_čp.1172_BD	6.NP	62,5	62,5	0,0	68
KB15_čp.380_BD	1.NP	60,9	61,1	0,2	68
KB15_čp.380_BD	2.NP	64,0	64,4	0,4	68
KB15_čp.380_BD	3.NP	65,4	65,8	0,4	68
KB15_čp.380_BD	4.NP	65,6	65,9	0,3	68
KB15_čp.380_BD	5.NP	66,1	66,3	0,2	68
KB16_čp.189 BD	1.NP	55,2	55,3	0,1	68
KB16_čp.189 BD	2.NP	55,0	55,0	0,0	68
KB16_čp.189 BD	3.NP	54,0	54,0	0,0	68
KB16_čp.189 BD	4.NP	53,4	53,4	0,0	68
KB16_čp.189 BD	5.NP	53,2	53,2	0,0	68
KB17_čp.649 RD	1.NP	61,9	62,2	0,3	68
KB17_čp.649 RD	2.NP	62,8	63,2	0,4	68
KB17_čp.649 RD	3.NP	63,2	63,5	0,3	68

Pro případ, že by v době výstavby Záměru FLORENC21 byl uzavřen Hlávkův most v obou směrech pro veškerou dopravu, byl jako nulová varianta uvažován právě výhledový stav roku 2030, kdy je předpokládáno kompletní uzavření Hlávkova mostu, viz příloha 17. Tímto výpočtem je postihnuta nejnepříznivější situace, kdy staveništní doprava nemá možnost napojení na Hlávkův most. Pro výpočet je použita příjezdová trasa D a odjezdová trasa D.

Tabulka 33 – Vypočítané hodnoty hladin hluku z automobilové dopravy L_{Aeq,T} [dB] v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou – příjezdová trasa D a odjezdová trasa D, Hodnoty uvedené tučně překračují stanovené hygienické limity

L_{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B1	Stav dopravy pro 2030 (B1) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB01_čp.254 BD	1.NP	63,8	63,9	0,1	68
KB01_čp.254 BD	2.NP	64,0	64,1	0,1	68
KB01_čp.254 BD	3.NP	63,9	63,9	0,0	68



L _{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B1	Stav dopravy pro 2030 (B1) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB01_čp.254 BD	4.NP	63,6	63,7	0,1	68
KB01_čp.254 BD	5.NP	63,5	63,5	0,0	68
KB01_čp.254 BD	6.NP	63,3	63,3	0,0	68
KB02_čp.140 BD	1.NP	61,3	61,3	0,0	68
KB02_čp.140 BD	2.NP	61,5	61,5	0,0	68
KB02_čp.140 BD	3.NP	61,4	61,4	0,0	68
KB02_čp.140 BD	4.NP	61,2	61,2	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	1.NP	53,0	53,0	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	2.NP	53,4	53,4	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	3.NP	53,5	53,5	0,0	68
KB03_čp.645 BD (využíváno jako hostel)	4.NP	53,8	53,8	0,0	68
KB04_čp.206 OV	1.NP	66,4	66,4	0,0	68
KB04_čp.206 OV	2.NP	65,6	65,6	0,0	68
KB04_čp.206 OV	3.NP	64,6	64,6	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	1.NP	67,3	67,3	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	2.NP	66,9	66,9	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	3.NP	66,2	66,2	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	4.NP	65,6	65,6	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	5.NP	65,0	65,0	0,0	68
KB05_čp.1249 BD	6.NP	64,5	64,5	0,0	68
KB06_čp.106 BD	1.NP	66,9	66,9	0,0	68
KB06_čp.106 BD	2.NP	66,6	66,6	0,0	68
KB06_čp.106 BD	3.NP	66,1	66,1	0,0	68
KB06_čp.106 BD	4.NP	65,6	65,6	0,0	68
KB07_čp.1655 BD	1.NP	63,2	63,2	0,0	68
KB07_čp.1655 BD	2.NP	64,5	64,5	0,0	68
KB07_čp.1655 BD	3.NP	65,7	65,7	0,0	68
KB07_čp.1655 BD	4.NP	68,1	68,1	0,0	68
KB07_čp.1655 BD	5.NP	69,2	69,2	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	1.NP	60,2	60,2	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	2.NP	60,6	60,6	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	3.NP	60,7	60,7	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	4.NP	60,6	60,6	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	5.NP	60,5	60,5	0,0	68
KB08_čp.1013 BD	6.NP	60,7	60,7	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	1.NP	62,5	62,5	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	2.NP	62,5	62,5	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	3.NP	62,4	62,4	0,0	68
KB09_čp.1023 JS Desfourský palác	4.NP	62,5	62,5	0,0	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	1.NP	63,1	63,3	0,2	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	2.NP	63,2	63,4	0,2	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	3.NP	63,2	63,4	0,2	68
KB10_čp.1324_OV Fakulta dopravní ČVUT	4.NP	63,5	63,7	0,2	68

L_{Aeq,T} [dB] z automobilové dopravy v chráněných venkovních prostorech staveb pro výhled se staveništní dopravou					
KB	Podlaží	Výhled 2030 B1	Stav dopravy pro 2030 (B1) včetně dopravy související s výstavbou	Nárůst Δ	Hygienický limit pro hluk z dopravy
KB11_čp.1699 BD	1.NP	62,8	64,0	1,2	68
KB11_čp.1699 BD	2.NP	62,2	63,3	1,1	68
KB11_čp.1699 BD	3.NP	61,8	62,8	1,0	68
KB11_čp.1699 BD	4.NP	62,3	63,0	0,7	68
KB12_čp.1166 BD	1.NP	65,6	67,2	1,6	68
KB12_čp.1166 BD	2.NP	63,7	65,2	1,5	68
KB12_čp.1166 BD	3.NP	62,9	64,2	1,3	68
KB12_čp.1166 BD	4.NP	62,3	63,6	1,3	68
KB12_čp.1166 BD	5.NP	62,2	63,3	1,1	68
KB12_čp.1166 BD	6.NP	62,2	63,2	1,0	68
KB13_čp.1745 BD	1.NP	66,2	66,4	0,2	68
KB13_čp.1745 BD	2.NP	66,2	66,4	0,2	68
KB13_čp.1745 BD	3.NP	66,0	66,2	0,2	68
KB13_čp.1745 BD	4.NP	65,6	65,8	0,2	68
KB13_čp.1745 BD	5.NP	65,3	65,5	0,2	68
KB13_čp.1745 BD	6.NP	65,2	65,3	0,1	68
KB14_čp.1172 BD	1.NP	67,1	67,4	0,3	68
KB14_čp.1172 BD	2.NP	66,7	67,1	0,4	68
KB14_čp.1172 BD	3.NP	66,2	66,5	0,3	68
KB14_čp.1172 BD	4.NP	65,6	66,0	0,4	68
KB14_čp.1172 BD	5.NP	65,1	65,5	0,4	68
KB14_čp.1172 BD	6.NP	64,7	65,1	0,4	68
KB15_čp.380 BD	1.NP	59,5	59,6	0,1	68
KB15_čp.380 BD	2.NP	63,0	63,1	0,1	68
KB15_čp.380 BD	3.NP	64,4	64,5	0,1	68
KB15_čp.380 BD	4.NP	64,3	64,4	0,1	68
KB15_čp.380 BD	5.NP	64,6	64,6	0,0	68
KB16_čp.189 BD	1.NP	56,4	56,4	0,0	68
KB16_čp.189 BD	2.NP	56,2	56,2	0,0	68
KB16_čp.189 BD	3.NP	55,1	55,1	0,0	68
KB16_čp.189 BD	4.NP	54,4	54,4	0,0	68
KB16_čp.189 BD	5.NP	54,1	54,1	0,0	68
KB17_čp.649 RD	1.NP	62,7	62,8	0,1	68
KB17_čp.649 RD	2.NP	63,7	63,8	0,1	68
KB17_čp.649 RD	3.NP	64,0	64,1	0,1	68

Při intenzitě provozu 140 nákladních vozidel a 40 osobních vozidel, o které bude navýšena intenzita dopravy na stávajících komunikacích při stavbě Záměru, bude hygienický limit $L_{Aeq,16h} = 68$ dB pro hluk z automobilové dopravy na pozemních komunikacích pro denní dobu v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb splněn.

Ve výpočtovém bodě KB07, kde bylo v nulové variantě vypočítáno překročení hygienických limitů, nedochází vlivem výstavby Záměru do situace k nárůstu hladin hluku.

7.5 Hodnocení a navržená opatření:

Při splnění výše uvedených předpokladů lze při všech fázích výstavby předpokládat v chráněných venkovních prostorech staveb splnění hygienických limitů pro hluk ze stavební činnosti.

Aby byly splněny vstupní předpoklady pro výše uvedené výpočty, je nutné dodržet následující opatření:

- Provozní doby jednotlivých strojů musí být dodrženy v rozsahu uvedeném v Tabulce 34. Při nasazení více zařízení stejného typu se stanovená doba provozu rozdělí mezi jednotlivá zařízení. Podrobné časové nasazení bude řešeno v navazujícím stupni dokumentace.
- Maximální intenzita staveništní dopravy bude max. 140 nákladních vozidel a 40 osobních vozidel za den.
- Stavební stroje a nářadí je nutné používat v bezvadném technickém stavu, správně seřízené a provádět pravidelnou údržbu.

Dále doporučujeme:

- V průběhu výstavby doporučujeme hlučnější stroje umísťovat co nejdále od chráněných venkovních prostorů staveb, omezit chod hlučných strojů zařízení naprázdno.

Tabulka 34 - Rekapitulace navržených akustických opatření (maximální doba nasazení strojů)

Maximální doba nasazení za den [min]				
1.Etapa	Sektor staveniště			
Fáze 1 – demolice a příprava území	Stavební stroj	UAN		
	rypadlo-nakladač - CAT 432E	840		
	Caterpillar 349E - s hydraulickým nástavcem na kladivo	840		
	smykem řízený nakladač - CAT 246C	840		
	auto-jeřáb - ČKD AD 30 na podvozku TATRA	840		
	osobní automobil	840		
	auto-mix SCHWING Stetter - řada Ligh line - (5 m ³)	840		
	NA typ Tatra 6 x6 třístranný sklápěč	840		
	Střední NA např. Man nebo Volvo - 5 m ³	840		
	mobilní kompresor - ATLAS-COPCO	840		
	staveništní rozvaděč	840		
2.Etapa, 3.Etapa, 4.Etapa	Sektor staveniště			
Fáze 2 – zemní práce a realizace podzemních konstrukcí	Stavební stroj	B06	B04bc	B01_1
	rypadlo-nakladač - CAT 432E	840	840	300
	smykem řízený nakladač - CAT 246C	840	840	300
	auto-čerpadlo na beton SCHWING Stetter S36X	840	120	600
	vrtná souprava BAUER BG12H na pásovém podvozku BT35	840	840	60
	čerpadlo na beton SCHWING Stetter SP4800	840	840	600
	auto-jeřáb - ČKD AD 30 na podvozku TATRA	840	840	600
	mobilní kompresor ATLAS-COPCO	840	120	60
	auto-mix SCHWING Stetter - řada Ligh line - AM9C (9 m ³)	840	840	300
	auto-jeřáb - velkoprofiový	840	840	300
	věžové jeřáby	840	840	840
	osobní automobil	840	840	840
	TATRA T815 - 10 m ³	840	840	840
	staveništní rozvaděč	840	840	840

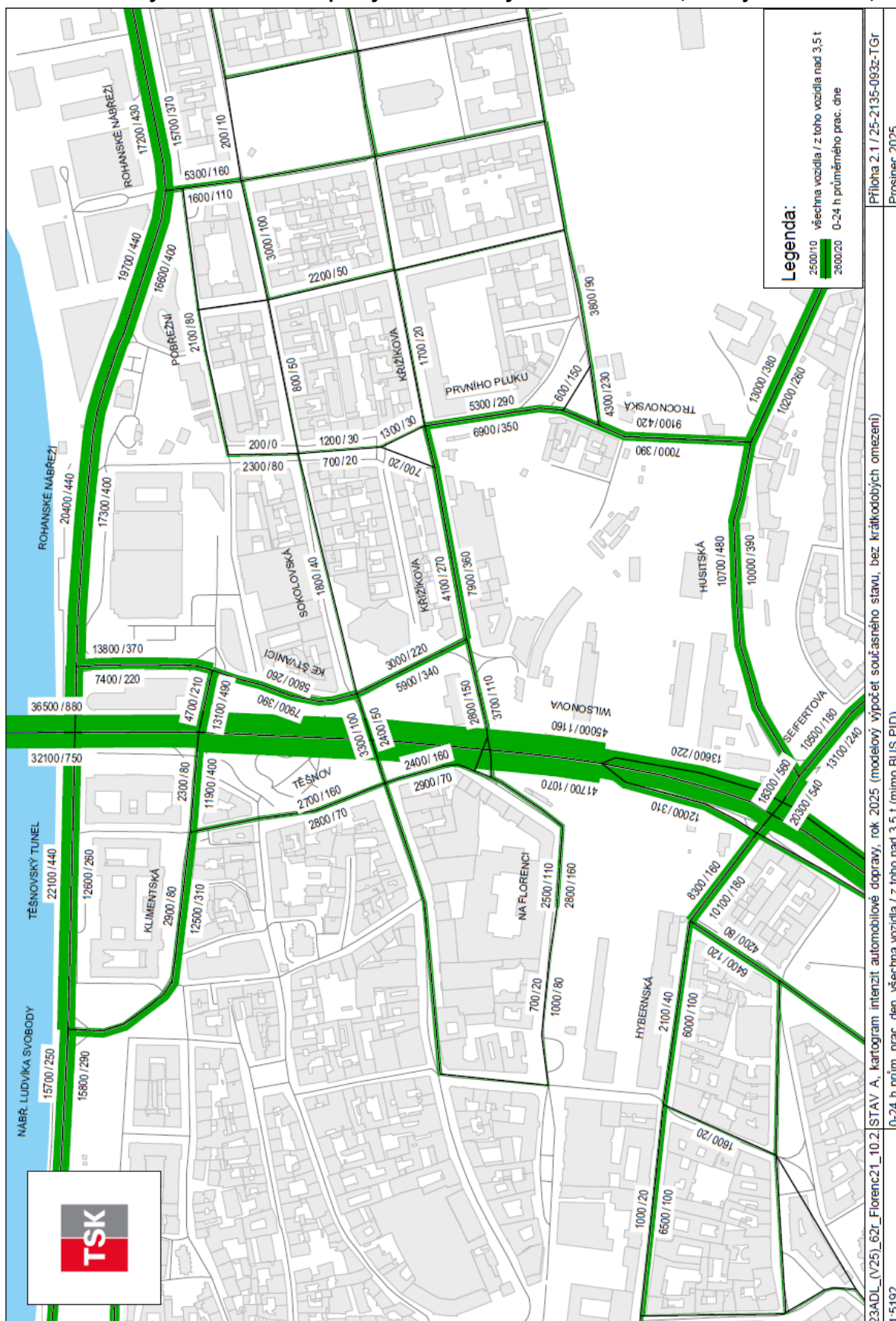
Maximální doba nasazení za den [min]				
2.Etapa		Sektor staveniště		
Fáze 3 – hrubá stavba objektů	Stavební stroj	B02	B03	
	věžové jeřáby	840	840	
	čerpadlo na beton SCHWING Stetter SP4800	840	840	
	auto-čerpadlo na beton SCHWING Stetter S36X	840	840	
	mobilní kompresor ATLAS-COPCO	840	840	
	auto-mix SCHWING Stetter - řada Ligh line - AM9C (9 m ³)	840	840	
	NA typ Tatra 6 x6 třístranný sklápěč	840	840	
	Střední NA např. Man nebo Volvo - 5 m ³	840	840	
	rypadlo-nakladač - JCB	840	840	
	trailer + návěs pro dovoz jednotlivých prvků	840	840	
	smykem řízený nakladač - CAT 246C	840	840	
	osobní automobil	840	840	
	osobo-nákladní výtah	840	840	
	staveništní rozvaděč	840	840	
2.Etapa		Sektor staveniště		
Fáze 4 – dokončovací práce a montáž technologií	smykem řízený nakladač - CAT 246C	840		
	rypadlo-nakladač - JCB	840		
	mobilní kompresor ATLAS-COPCO	120		
	věžové jeřáby	840		
	auto-jeřáb - ČKD AD 30 na podvozku TATRA	840		
	auto-jeřáb - velkoprofiový	840		
	mobilní kompresor ATLAS-COPCO	120		
	auto-mix SCHWING Stetter - řada Ligh line - AM9C (9 m ³)	840		
	osobní automobil / vozidla do 3,5 t	840		
	Střední NA např. Man nebo Volvo - 5 m ³	840		
	osobo-nákladní výtah	840		
	staveništní rozvaděč	840		

8. Závěr:

Při splnění výše uvedených předpokladů a dodržení navržených akustických opatření nebude hluk při provozu a výstavbě Záměru FLORENC21 překračovat v chráněných venkovních prostorech staveb ani v chráněném venkovním prostoru hygienické limity hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

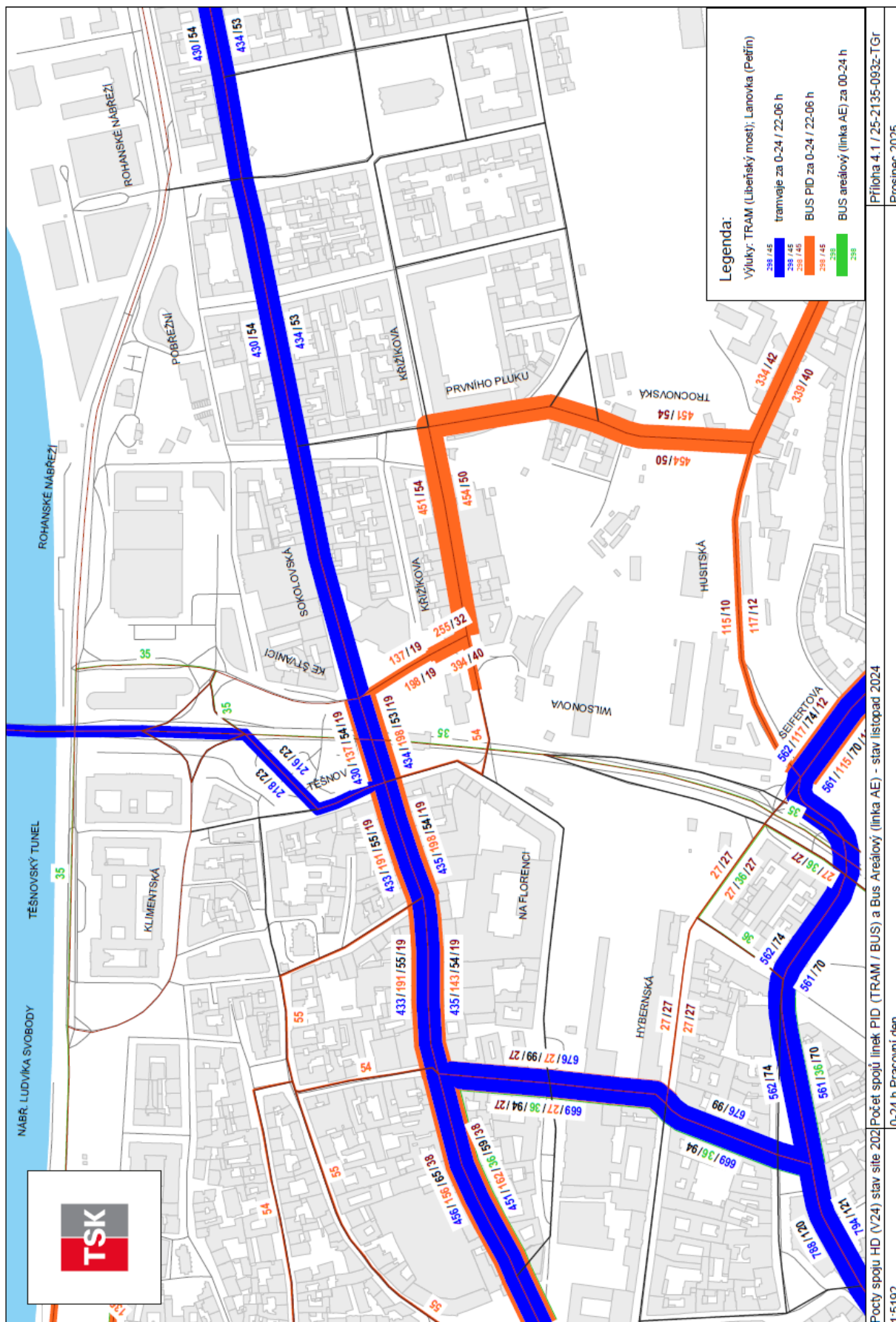
9. Přílohy:

Príloha 1 – Intenzity automobilovej dopravy na sledovaných komunikáciach, stávající stav 2025, SS:



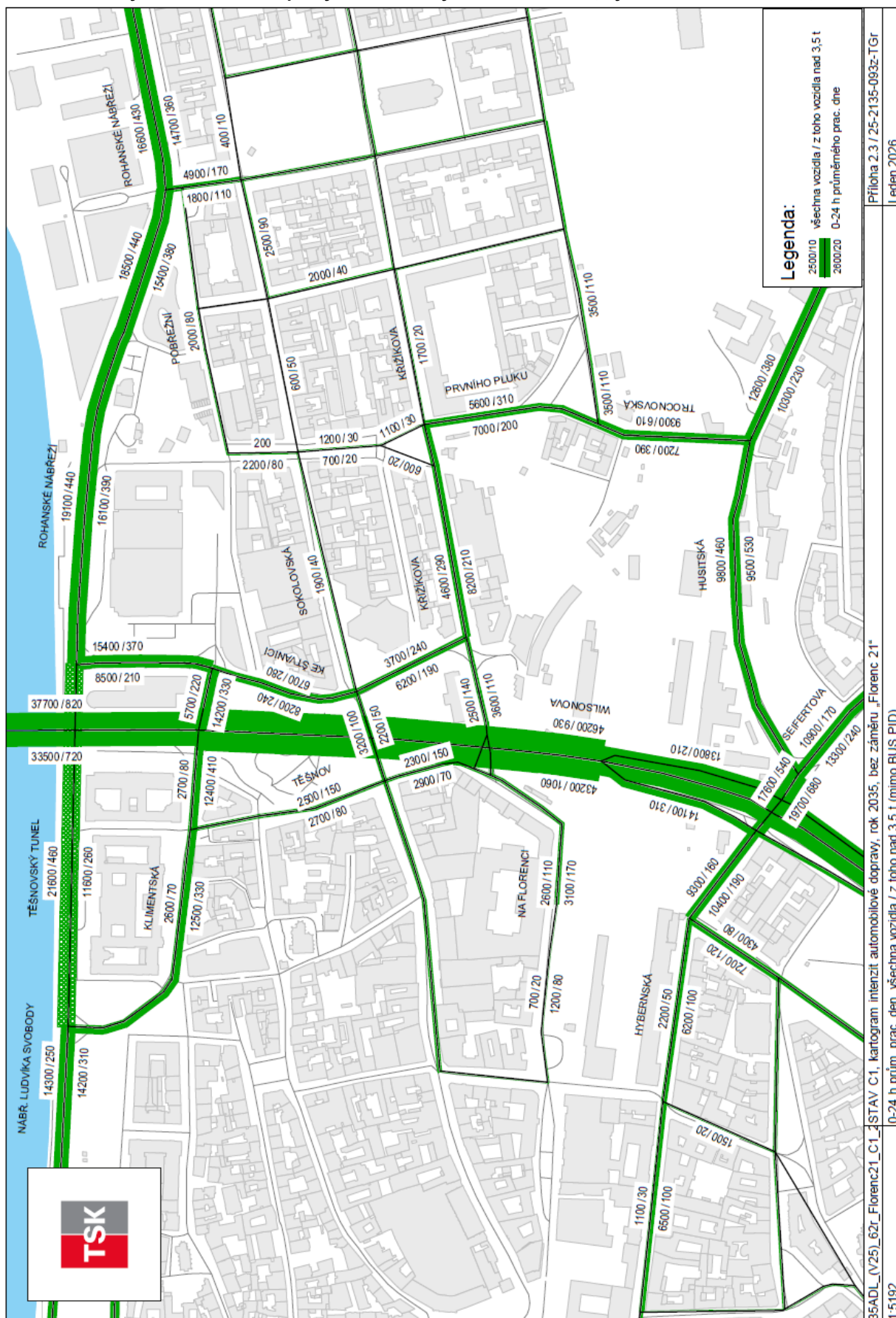


Příloha 2 – Intenzity dopravy MHD na sledovaných komunikacích, stávající stav 2024:



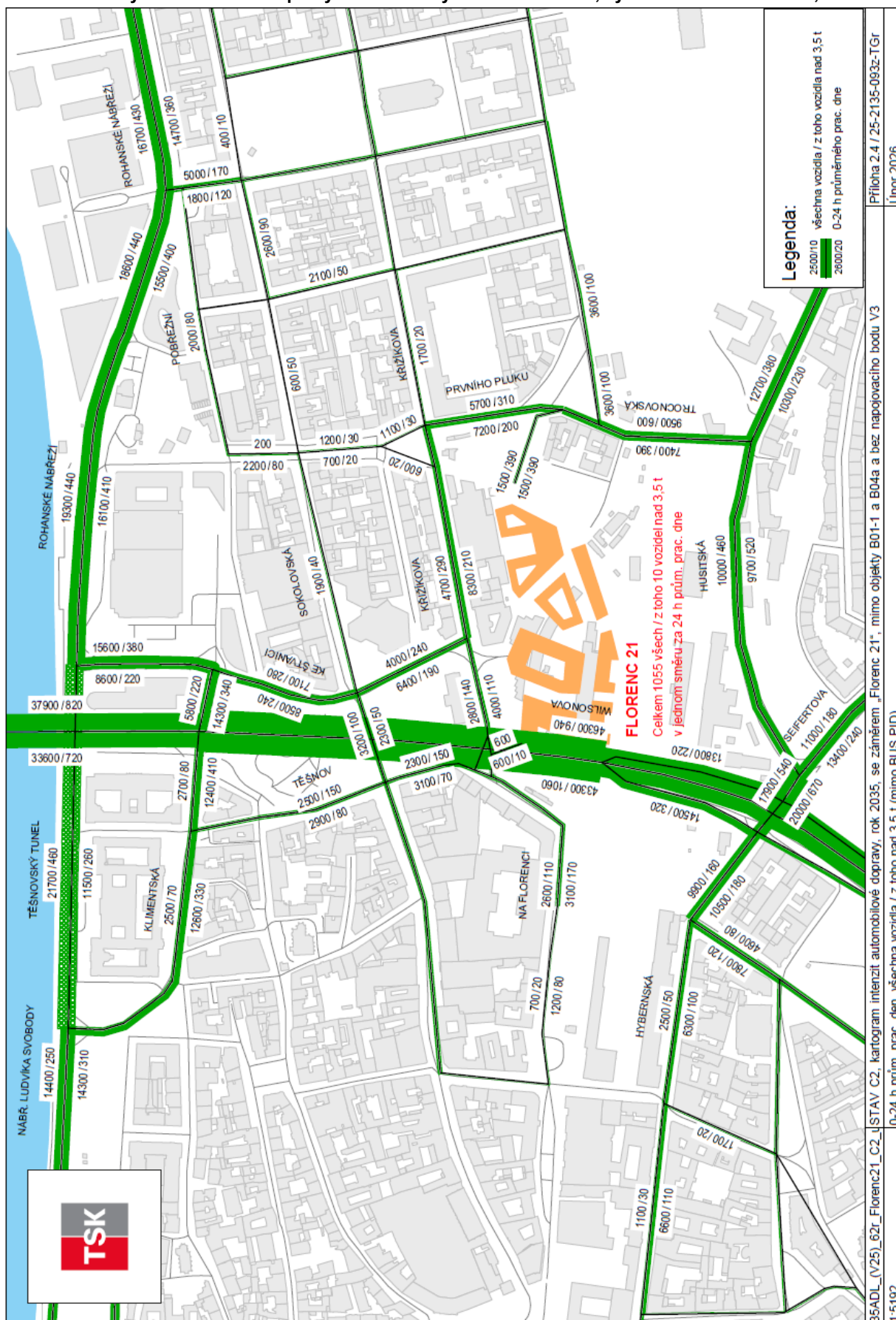


Příloha 3 – Intenzity automobilové dopravy na sledovaných komunikacích, výhled bez Záměru 2035, V0:





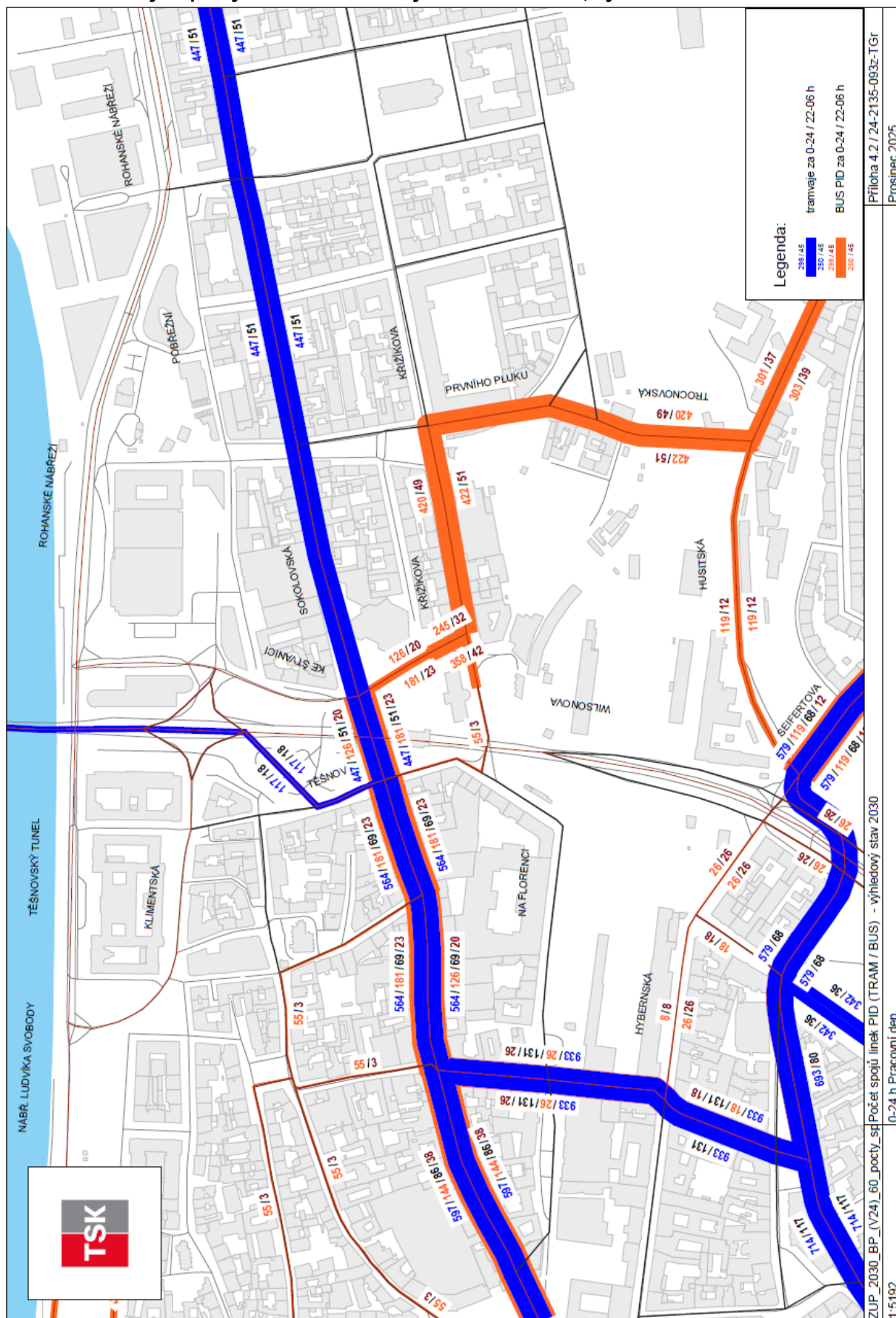
Příloha 4 – Intenzity automobilové dopravy na sledovaných komunikacích, výhled se Záměrem 2035, V1:



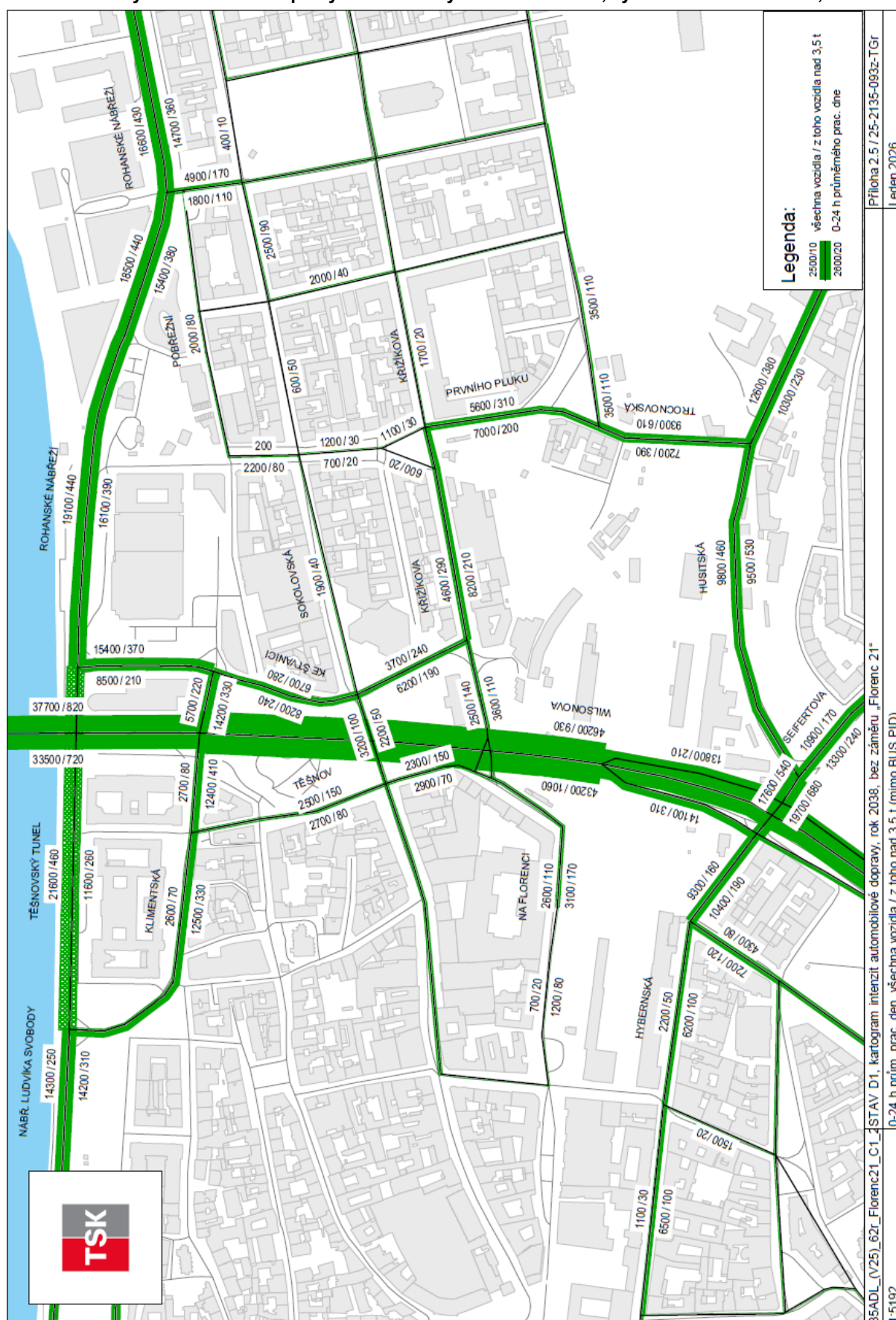
Příloha 5 – Intenzity automobilové dopravy na sledovaných komunikacích, výhled 2035, distribuce areálové dopravy:



Příloha 6 – Intenzity dopravy MHD na sledovaných komunikacích, výhled 2030:

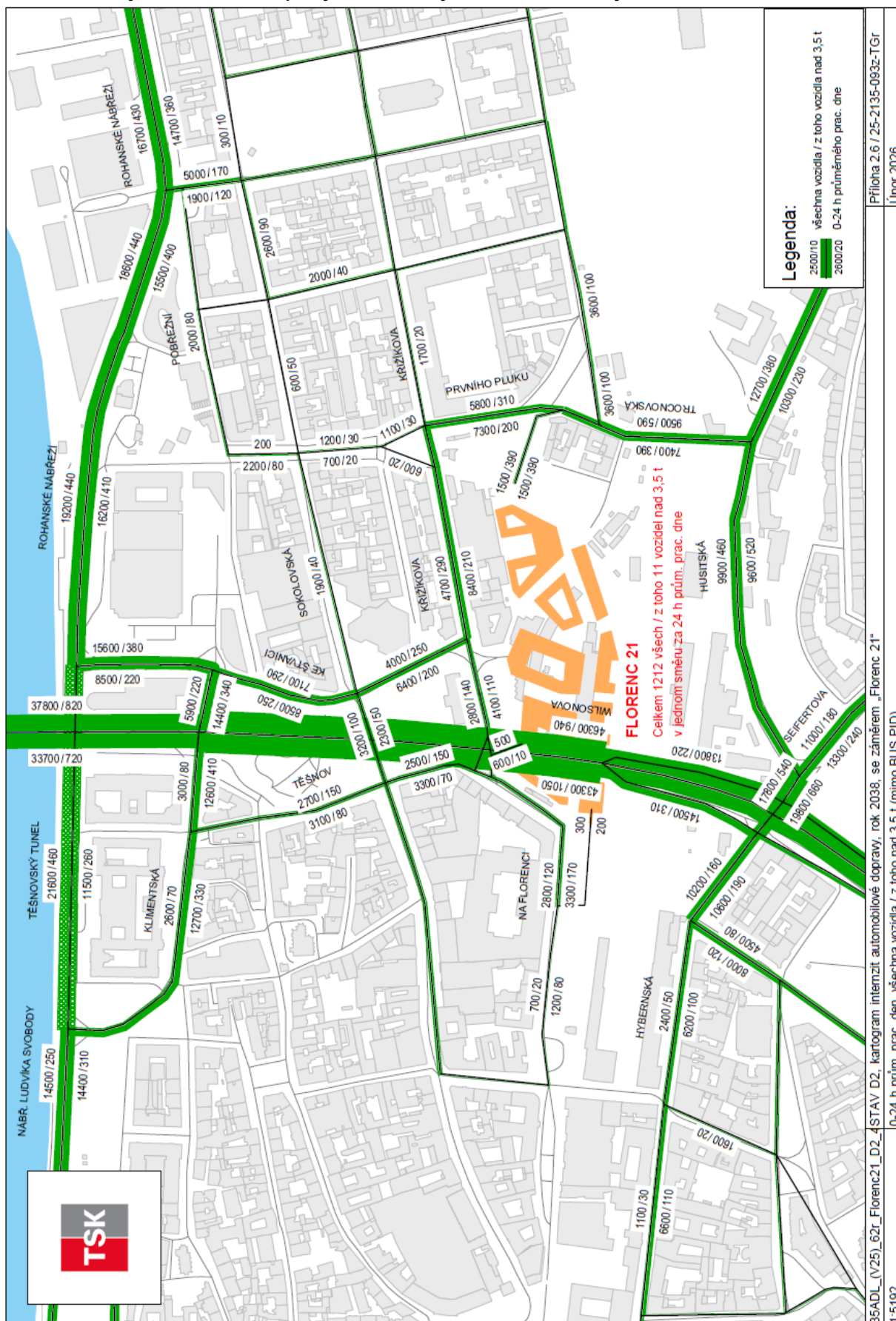


Příloha 7 – Intenzity automobilové dopravy na sledovaných komunikacích, výhled bez Záměru 2038, V2:





Příloha 8 – Intenzity automobilové dopravy na sledovaných komunikacích, výhled se Záměrem 2038, V3:



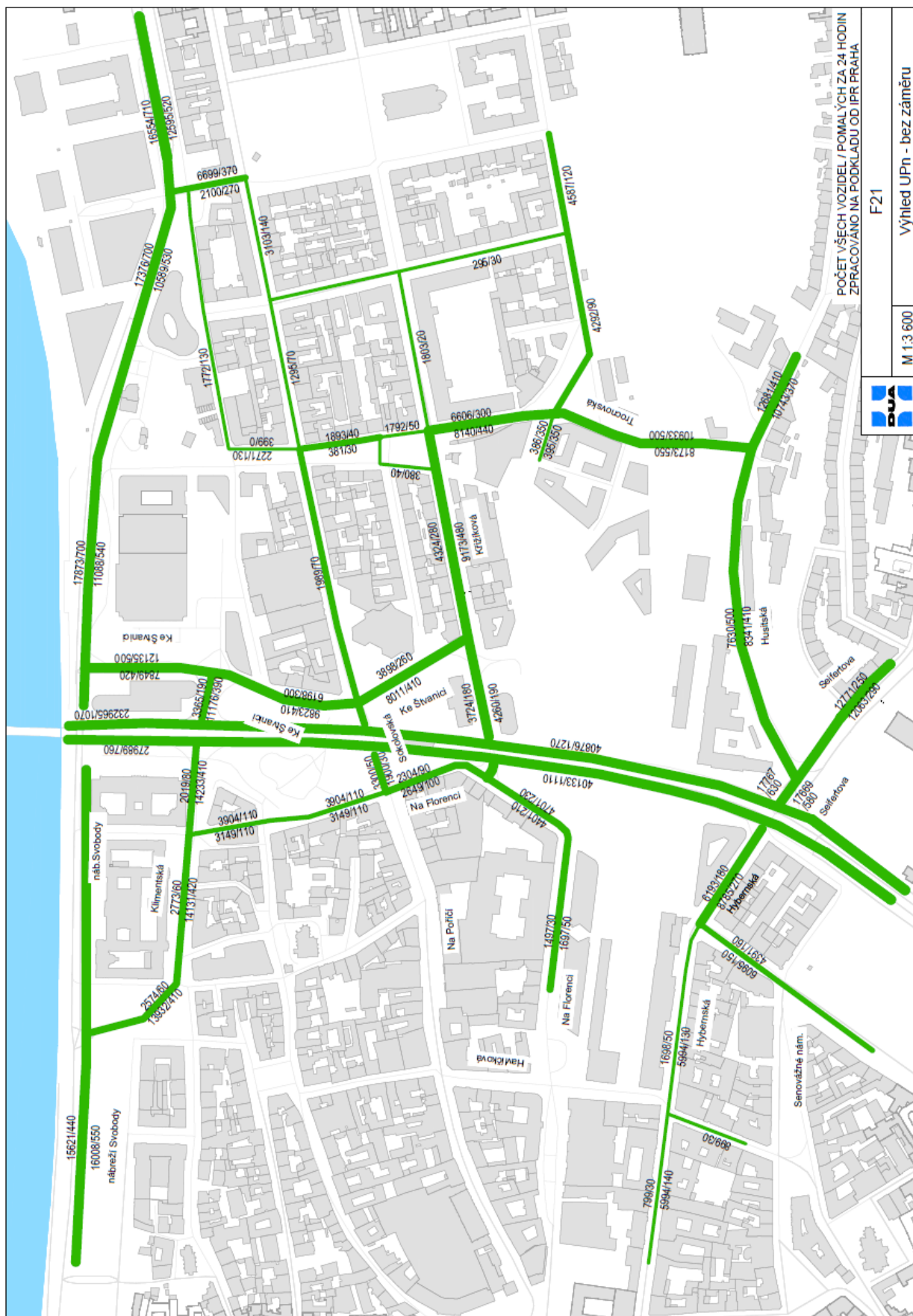


Příloha 9 – Intenzity automobilové dopravy na sledovaných komunikacích, výhled 2038, distribuce areálové dopravy:



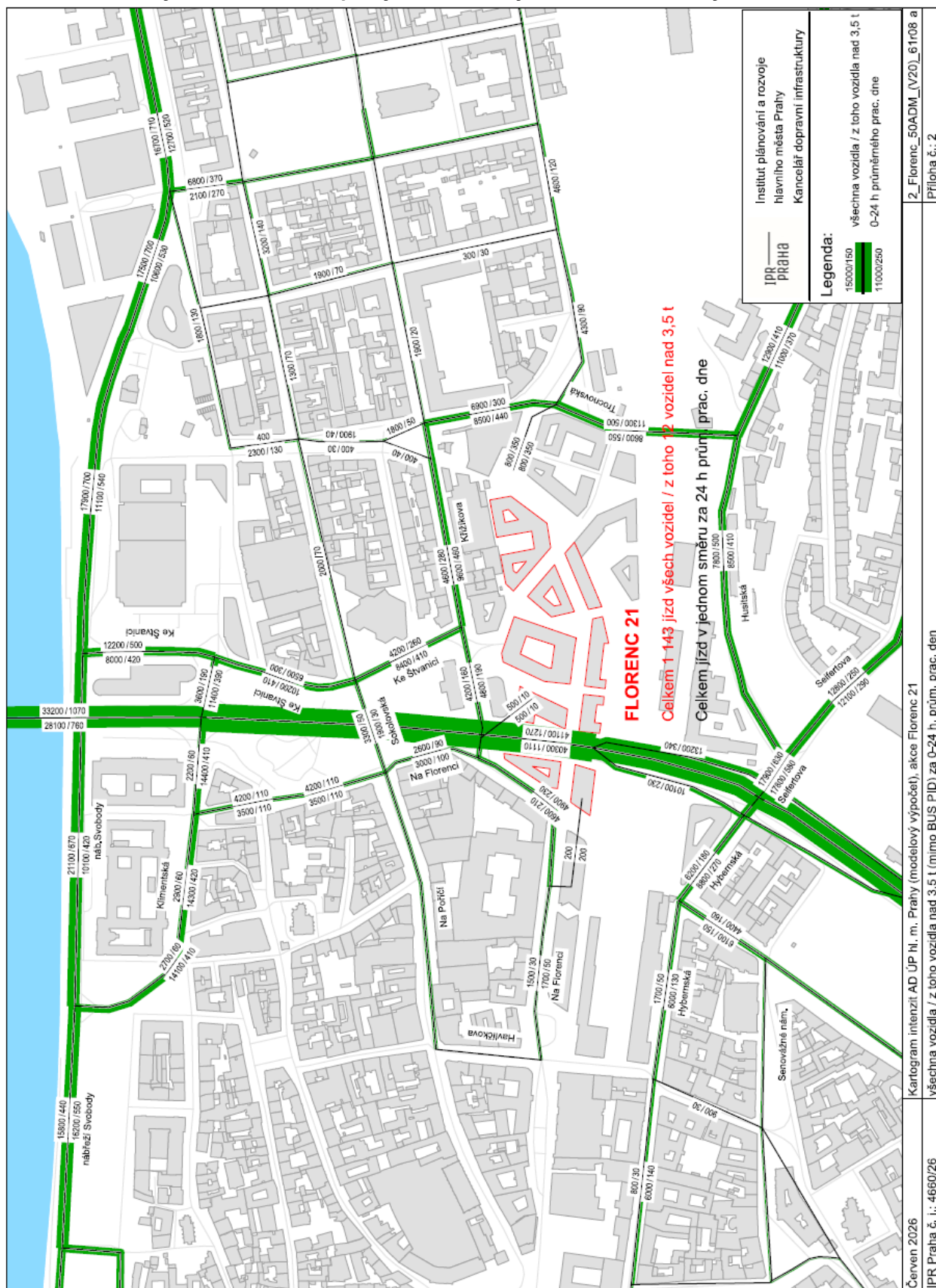


Příloha 10 – Intenzity automobilové dopravy na sledovaných komunikacích, výhled ÚP bez Záměru:

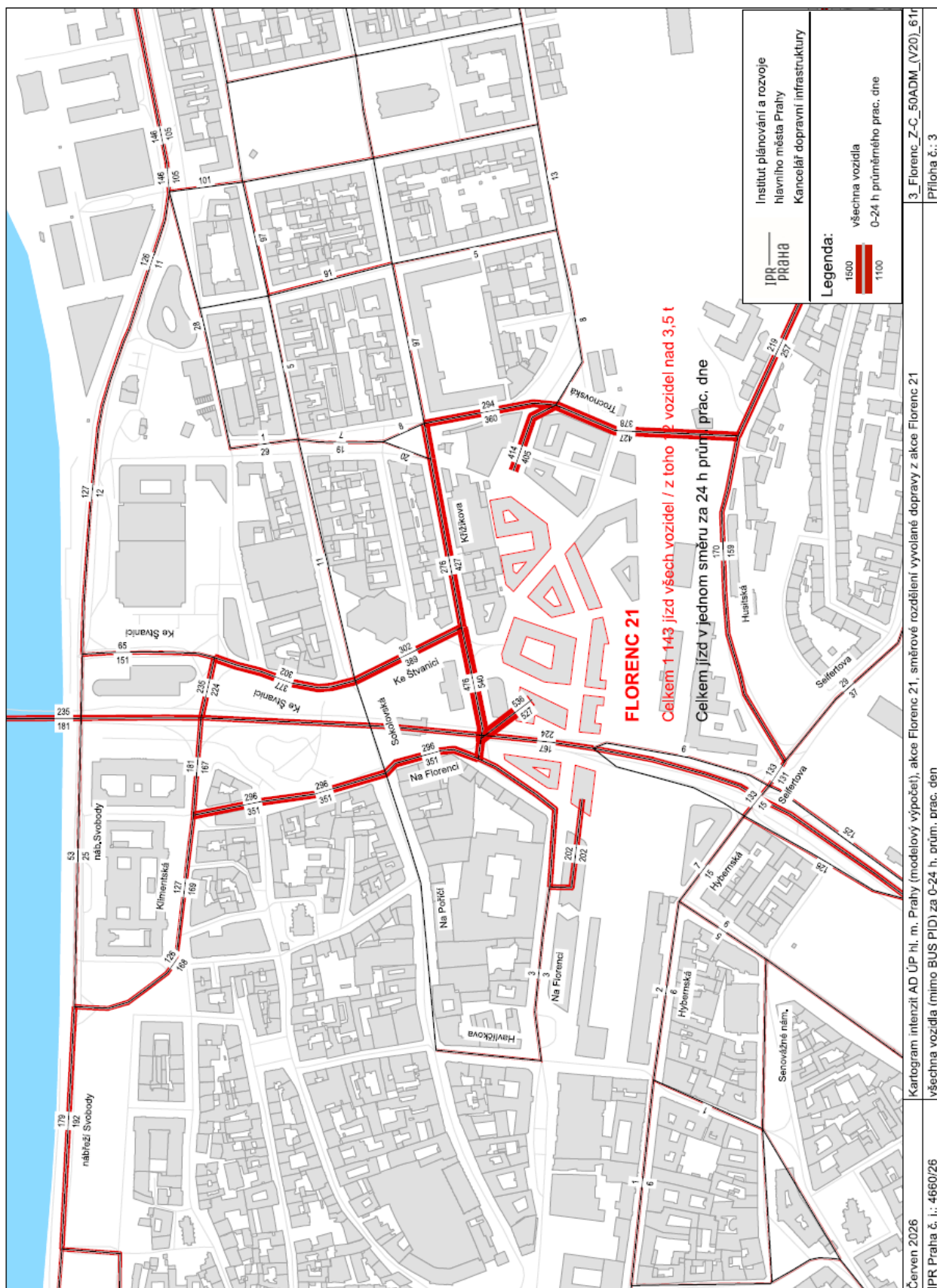




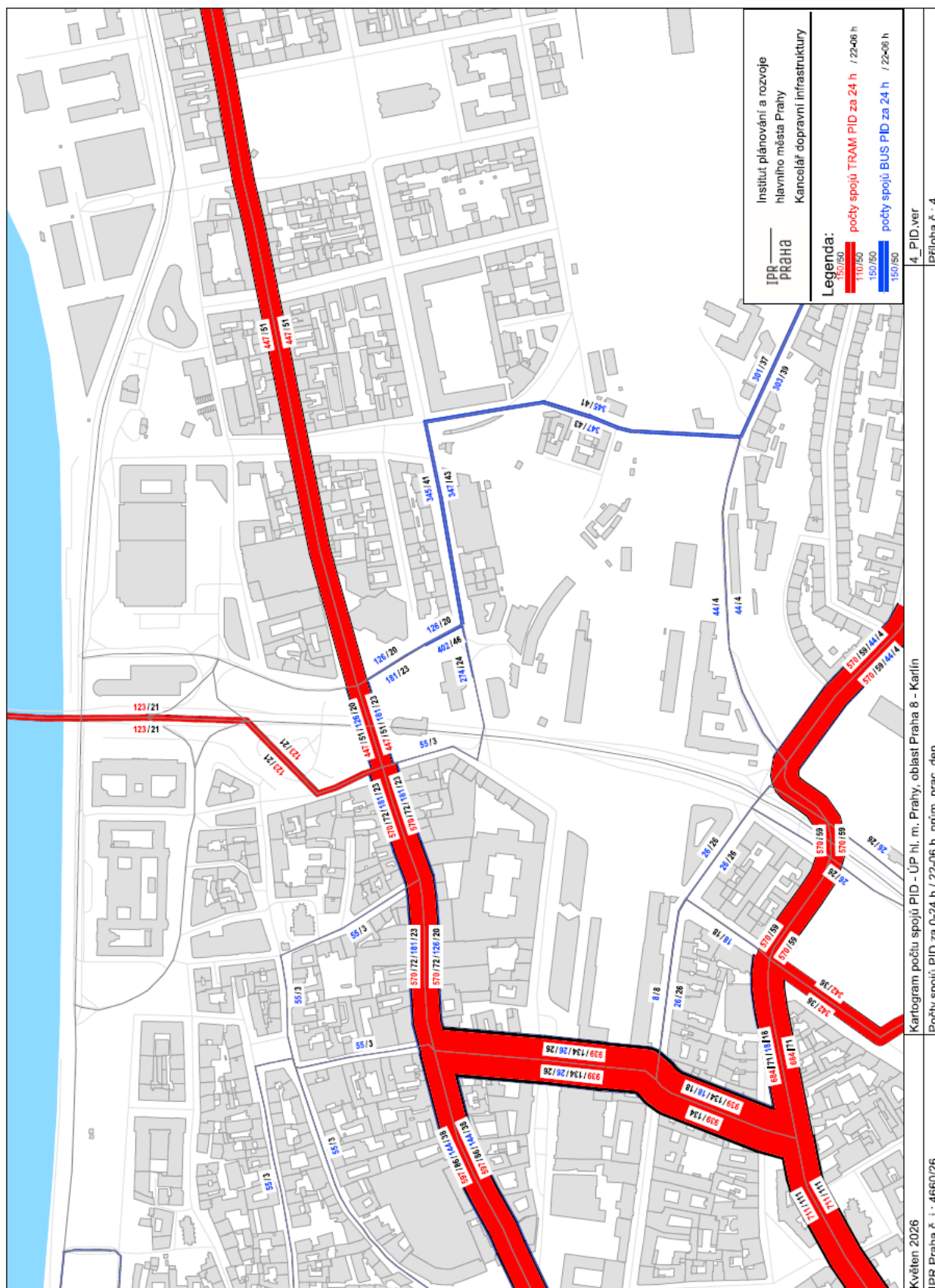
Příloha 11 – Intenzity automobilové dopravy na sledovaných komunikacích, výhled ÚP se Záměrem:



Příloha 12 – Intenzity automobilové dopravy na sledovaných komunikacích, výhled ÚP, distribuce areálové dopravy:



Příloha 13 – Intenzity dopravy MHD na sledovaných komunikacích, výhled ÚP:





Příloha 14 – Intenzity železniční dopravy, stávající stav 2025:



SPRÁVA
ŽELEZNIC

Správa železnic, státní organizace
Dišelská 1003/7
Praha 1 - Nové Město
PSČ 110 00

Intenzita vlakové dopravy

Intenzita vlakové dopravy				Den	Noc	Ø na vlak				Maximální traťová rychlost (km/h)	Druh (řada) hnacího vozidla
01.09.2025 - 31.10.2025				06:00 - 21:59	22:00 - 5:59						
Úsek	Druh dopravy	Druh vlaku	Počet vlaků (dle trakce)	Počet vlaků (dle trakce)	Počet vlaků (dle trakce)	Délka vlaku [m]	Hmotnost vlaku [t]	Počet náprav	Počet vozů	40	Z = závislá trakce, N = nezávislá trakce
			1								
Praha M.n.Hrabovka - Praha M.n.viadukt km cca 408,726 - 410,869 max. traťová rychlost = 40 km/h	Osobní	Ex, R	Z : 1;			319	652	52	13		Z : 1293 A;
			151		159						Z : 193 D; 665;
		Sp, Os, Sv	Z : 1; N : 150;		Z : 4; N : 155;	60	116	11	3		N : 464,1; 714,2; 720; 730; 735; 740,5; 740,5 SK; 743,2; 749; 750,0; 751; 754; 770; 781; 801; 809; 810; 814,0; 820; 831; 845,1; 845,3; 847; 854,0 ;
	Nákladní	Nex, Pn, Mn	26		5	211	428	45	12		Z : 1293 A; 130; 141; 363,0;
				Z : 2; N : 24;	Z : 2; N : 3;				N : 242 D; 720; 741,5; 742,0; 742,71;		

- k.ú. Nové Město; p. č. 2537/1 a 2537/142
- kategorie osobní doprava zahrnuje vlaky expresní (Ex), rychlíky (R), spěšné vlaky (Sp), osobní vlaky (Os) a soupravné vlaky (Sv) – vlaky osobní dopravy bez přepravy cestujících)
- kategorie nákladní doprava zahrnuje vlaky expresní (Nex), průběžné (Pn) a manipulační (Mn)
- intenzita vlakové dopravy v tomto bodě může být ovlivněna výlukovou činností nebo mimořádnostmi
- trať č. 526 B2 Praha Masarykovo nádraží Hrabovka - Praha Masarykovo nádraží viadukt

SPRÁVA
ŽELEZNIC

Správa železnic, státní organizace
Dišelská 1003/7
Praha 1 - Nové Město
PSČ 110 00

Intenzita vlakové dopravy

Intenzita vlakové dopravy				Den	Noc	Ø na vlak				Maximální traťová rychlost (km/h)	Druh (řada) hnacího vozidla
01.09.2025 - 31.10.2025				06:00 - 21:59	22:00 - 5:59						
Úsek	Druh dopravy	Druh vlaku	Počet vlaků (dle trakce)	Počet vlaků (dle trakce)	Počet vlaků (dle trakce)	Délka vlaku [m]	Hmotnost vlaku [t]	Počet náprav	Počet vozů		
Praha M.n. Hrabovka - Praha M.n.dvorana km cca 409,2 - 410,0 max. traťová rychlost = 40 km/h	Osobní	Ex, R	4 N : 4;			92	212	16	6		N : 242 D; 751;
			8 194	1 370							Z : 162; 471; 640,2; 641,2;
		Sp, Os, Sv	Z : 6915; N : 1279;	Z : 1320; N : 50;		107	232	16	5		N : 464,1; 714,2; 751; 754; 801; 810; 813,2; 814,0; 814,2; 845,1; 845,3; 851; 854,0;
Praha M.n. viadukt - Praha M.n. dvorana km cca 410,6 - 410,0 max. traťová rychlost = 40 km/h	Nákladní	Nex, Pn, Mn	1 N : 1;		1 N : 1;	35	126	8	2		N : 740,5; 742,71;
			718 N : 718;								N : 845,0; 845,1; 845,3;
		Ex, R				91	154	16	4		Z : 162; 471; 640,2; 641,2; 642,2;
	Osobní	Sp, Os, Sv	7 587		1 316						N : 714,2; 743,2; 751; 754; 801; 810; 814,2; 831; 845,3; 854,0; 854,2;
				Z : 3917; N : 3670;	Z : 732; N : 584;		74	148	12	4	

- k.ú. Nové Město; p.č. 2537/1
- kategorie osobní doprava zahrnuje vlaky expresní (Ex), rychlíky (R), spěšné vlaky (Sp), osobní vlaky (Os) a soupravné vlaky (Sv) – vlaky osobní dopravy bez přepravy cestujících)
- kategorie nákladní doprava zahrnuje vlaky expresní (Nex), průběžné (Pn) a manipulační (Mn)
- intenzita vlakové dopravy v tomto bodě může být ovlivněna výlukovou činností nebo mimořádnostmi
- trať č. 526 B Praha Libeň - Praha Holešovice Stranovka (traťové úseky č. 011, 071., 091, 120 a 232)

Příloha 15 – Intenzity železniční dopravy, výhled 2037:



Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
1/3

Výhledový rozsah železniční dopravy

Praha M.n.-dvorana – Praha M.n.-Hrabovka

2037

Druh vlaku	Počty vlaků			Parametry vlaků			
	06:00 – 22:00	22:00 – 06:00	Celkem	Hnací vozidlo	Průměrná délka [m]	Průměrná hmotnost [t]	Podíl tichých vozů [%]
Os	110	20	130	EMU400	159	360	100
Os	52	12	64	EMU400	106	238	100
Os	53	9	62	DMU80	30	49	100
Sv	13	3	16	EMU400	106	220	100
Služ	1	0	1	MVTV 2	18	36	100
Celkem	229	44	273				

Ex, R, Sp, Os, Sv – pracovní den

Nex, Pn, Mn, Lv, Pom, Služ – roční průměrná denní intenzita

zdroj: Správa železnic, státní organizace (listopad 2025)

Výhledový rozsah železniční dopravy

Praha M.n.-Hrabovka – Praha M.n.-Sluncová

2037

Druh vlaku	Počty vlaků			Parametry vlaků			
	06:00 – 22:00	22:00 – 06:00	Celkem	Hnací vozidlo	Průměrná délka [m]	Průměrná hmotnost [t]	Podíl tichých vozů [%]
Os	110	20	130	EMU400	159	360	100
Os	52	12	64	EMU400	106	238	100
Os	53	9	62	DMU80	30	49	100
Sv	16	4	20	EMU400	106	220	100
Služ	1	0	1	MVTV 2	18	36	100
Celkem	232	45	277				

Ex, R, Sp, Os, Sv – pracovní den

Nex, Pn, Mn, Lv, Pom, Služ – roční průměrná denní intenzita

zdroj: Správa železnic, státní organizace (listopad 2025)

Výhledový rozsah železniční dopravy

Praha M.n.-viadukt – Praha M.n.-Hrabovka

2037

Druh vlaku	Počty vlaků			Parametry vlaků			
	06:00 – 22:00	22:00 – 06:00	Celkem	Hnací vozidlo	Průměrná délka [m]	Průměrná hmotnost [t]	Podíl tichých vozů [%]
Sv	3	1	4	EMU400	106	220	100
Celkem	3	1	4				

Ex, R, Sp, Os, Sv – pracovní den

Nex, Pn, Mn, Lv, Pom, Služ – roční průměrná denní intenzita

zdroj: Správa železnic, státní organizace (listopad 2025)

Výhledový rozsah železniční dopravy

Praha M.n.-dvorana – Praha M.n.-viadukt

2037

Druh vlaku	Počty vlaků			Parametry vlaků			
	06:00 – 22:00	22:00 – 06:00	Celkem	Hnací vozidlo	Průměrná délka [m]	Průměrná hmotnost [t]	Podíl tichých vozů [%]
Sp	50	6	56	EMU240	109	233	100
Sp	110	16	126	EMU400	159	360	100
Os	64	12	76	EMU240	80	172	100
Os	182	26	208	EMU400	159	360	100
Sv	4	2	6	EMU400	106	220	100
Celkem	410	62	472				

Ex, R, Sp, Os, Sv – pracovní den

Nex, Pn, Mn, Lv, Pom, Služ – roční průměrná denní intenzita

zdroj: Správa železnic, státní organizace (listopad 2025)

Výhledový rozsah železniční dopravy

Praha hl. n. – Praha-Libeň

2037

Druh vlaku	Počty vlaků			Parametry vlaků			
	06:00 – 22:00	22:00 – 06:00	Celkem	Hnací vozidlo	Průměrná délka [m]	Průměrná hmotnost [t]	Podíl tichých vozů [%]
Ex	88	12	100	383	206	481	100
R	96	12	108	383	206	481	100
Sp	54	10	64	EMU240	80	170	100
Os	38	2	40	EMU400	159	360	100
Sv	5	1	6	EMU240	80	151	100
Lv	2	1	3	383	44	123	100
Služ	1	0	1	MVTV 2	23	46	100
Celkem	284	38	322				

Ex, R, Sp, Os, Sv – pracovní den

Nex, Pn, Mn, Lv, Pom, Služ – roční průměrná denní intenzita

zdroj: Správa železnic, státní organizace (listopad 2025)

Výhledový rozsah železniční dopravy

Praha hl. n. – Odb Balabenka

2037

Druh vlaku	Počty vlaků			Parametry vlaků			
	06:00 – 22:00	22:00 – 06:00	Celkem	Hnací vozidlo	Průměrná délka [m]	Průměrná hmotnost [t]	Podíl tichých vozů [%]
Ex	32	6	38	EMU	200	423	100
Ex	25	3	28	383	206	481	100
R	106	16	122	383	206	481	100
R	32	8	40	BEDMU180	133	304	100
Sp	19	3	22	2xEMU240	160	344	100
Sp	64	16	80	EMU400	160	360	100
Sp	25	5	30	EMU400	106	238	100
Os	55	9	64	EMU240	80	170	100
Os	53	11	64	EMU400	106	238	100
Sv*	65	25	90	EMU400	106	220	100
Lv	1	1	2	383	19	88	100
Služ	1	0	1	MVTV 2	20	40	100
Celkem	478	103	581				

* Vlak Sv pouze v úseku Praha hl.n. – Odb Malletova (plánovaná odbočka do nově zbudovaného odstavného nádraží v lokalitě Malletova)

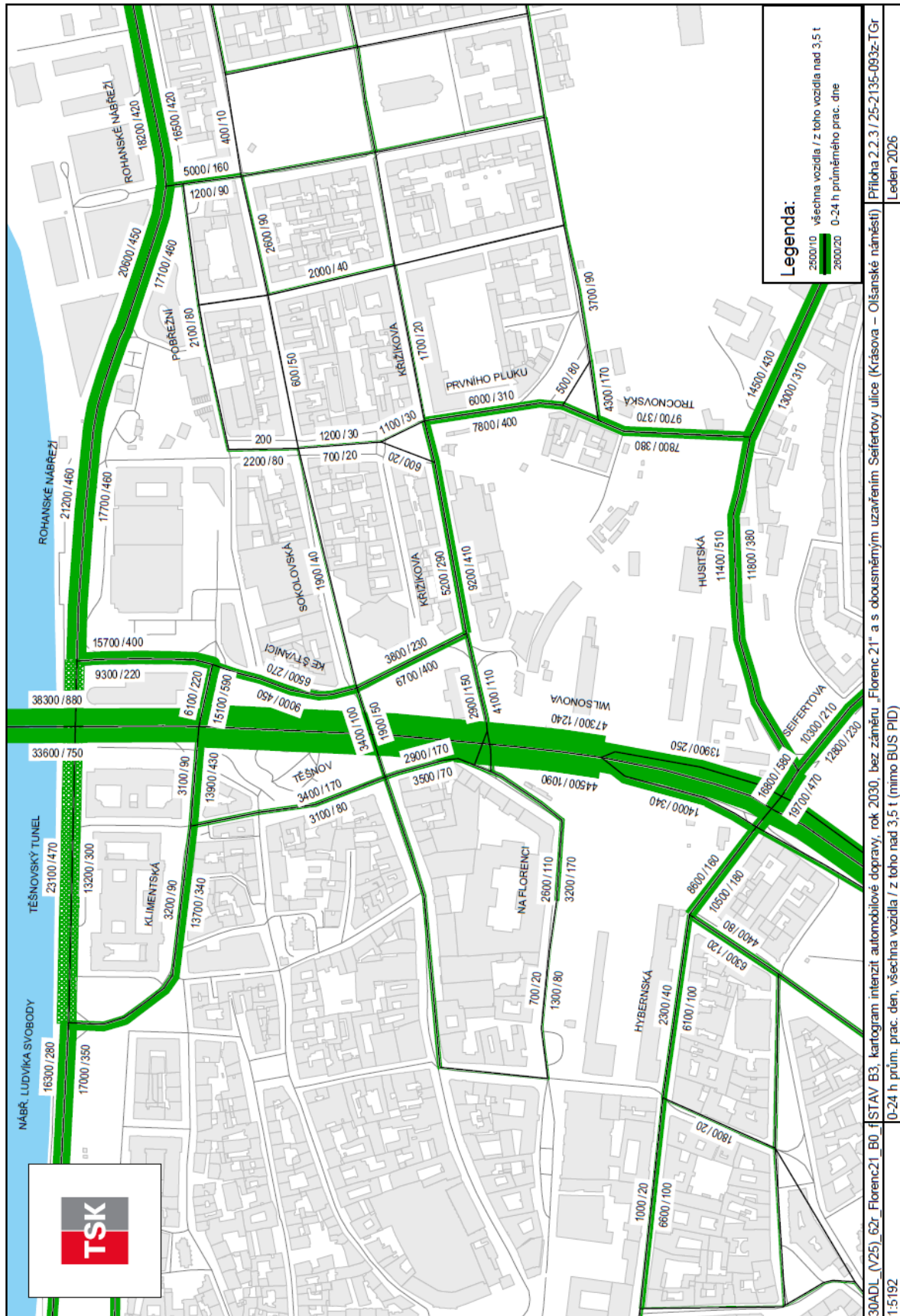
Ex, R, Sp, Os, Sv – pracovní den

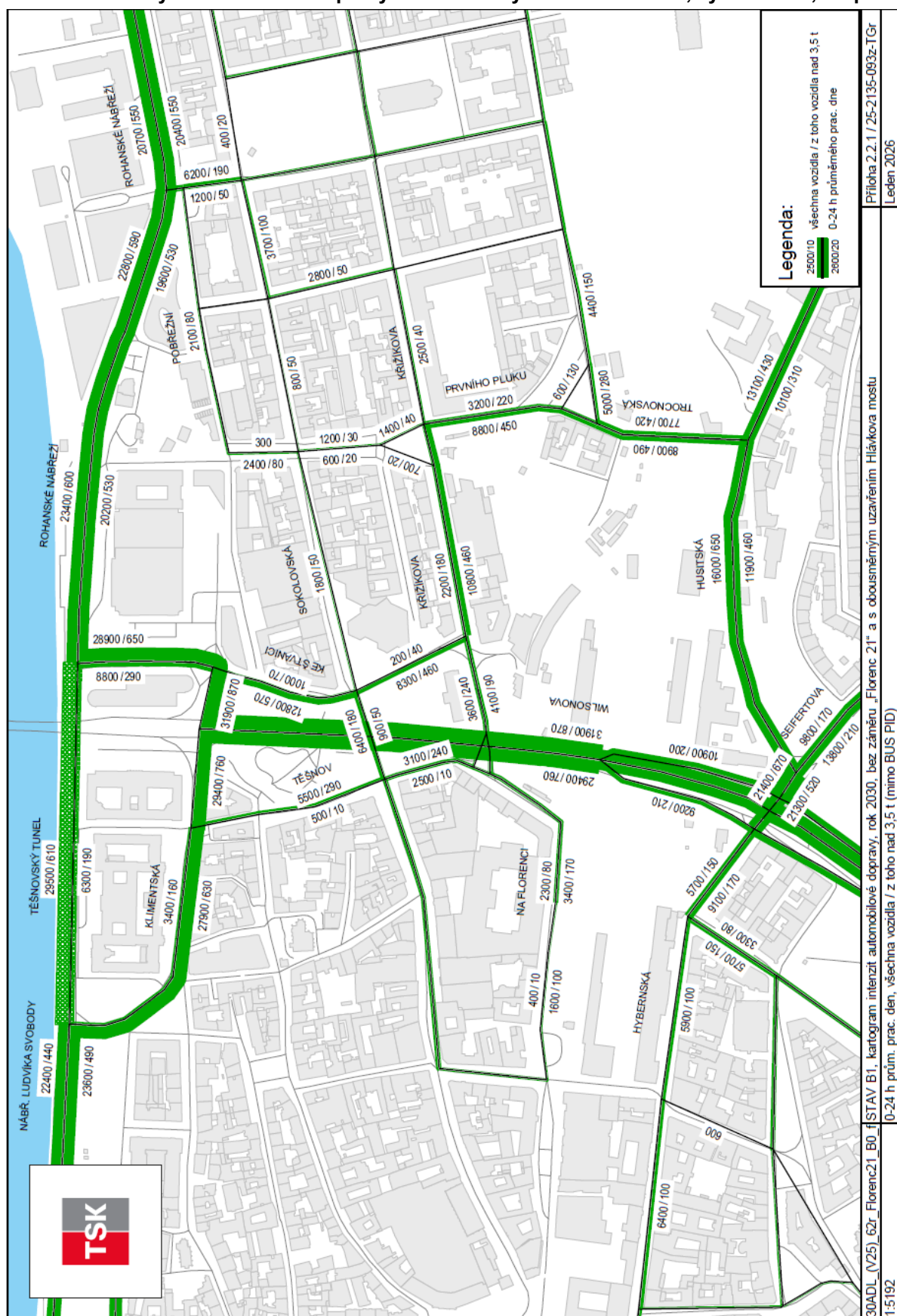
Nex, Pn, Mn, Lv, Pom, Služ – roční průměrná denní intenzita

zdroj: Správa železnic, státní organizace (listopad 2025)



Příloha 16 – Intenzity automobilové dopravy na sledovaných komunikacích, výhled 2030, B3 pro STC:



Příloha 17 – Intenzity automobilové dopravy na sledovaných komunikacích, výhled 2030, B1 pro STC:



10. Externí přílohy:

Externí příloha 1 – Stacionární zdroje hluku:

Externí příloha 2 – Barevné vyznačení chráněných objektů dle vypočítaných hladin hluku na fasádách z provozu stacionárních zdrojů – denní doba:

Externí příloha 3 – Barevné vyznačení chráněných objektů dle vypočítaných hladin hluku na fasádách z provozu stacionárních zdrojů – noční doba: