

# ***Farm Projekt***

***Projektová a poradenská činnost, dokumentace a posudky EIA***

Vypracoval Ing. Martin Vraný, Jindřišská 1748, 53002 Pardubice  
tel./fax: +420 466 657 509; mobil: +420 728 951 312; e-mail: [farmprojekt@gmail.com](mailto:farmprojekt@gmail.com)

## **Posouzení akustické situace**

**Komerční areál Dobrovíz a.s. – Hala č. 10, Parkoviště Etapa 2**

### **Objednatel:**

WFL Park II s.r.o.

Na Příkopě 859/22, 110 00 Praha 1

### **Zpracoval:**

Ing. Vraný Martin

Handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Martin'.

**Červenec 2015**

**Obsah:**

<b>1. OBECNÉ INFORMACE O POSUZOVANÉM ZÁMĚRU .....</b>	<b>3</b>
1.1. NÁZEV ZÁMĚRU .....	3
1.2. INVESTOR, KONTAKTNÍ ÚDAJE.....	3
1.3. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA PŘEDMĚTU POSOUZENÍ .....	3
1.4. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU .....	3
<b>2. HYGIENICKÉ LIMITY.....</b>	<b>5</b>
2.1. NEJVYŠŠÍ PŘÍPUSTNÉ HODNOTY HLUKU V CHRÁNĚNÉM VENKOVNÍM PROSTORU A V CHRÁNĚNÝCH VENKOVNÍCH PROSTORECH STAVEB .....	5
2.2. LIMITY HLUKU VZTAŽENÉ NA POSUZOVANÝ ZÁMĚR .....	6
<b>3. NEJBLIŽŠÍ CHRÁNĚNÉ VENKOVNÍ PROSTORY, CHRÁNĚNÉ VENKOVNÍ PROSTORY STAVEB .....</b>	<b>6</b>
<b>4. POUŽITÁ METODA VÝPOČTU .....</b>	<b>8</b>
<b>5. PROVOZ NA KOMUNIKACÍCH VE SLEDOVANÉM ÚZEMÍ .....</b>	<b>9</b>
5.1. PŘEHLED ČETNOSTÍ DOPRAVY DLE SČÍTÁNÍ PRO POTŘEBY EIA .....	13
5.2. PŘEHLED ČETNOSTÍ DOPRAVY VYVOLANÉ ZÁMĚREM NA JEDNOTLIVÝCH KOMUNIKACÍCH S PROVOZEM AUTOBUSŮ S Odstávkou na posuzovaném parkovišti .....	15
5.3. PŘEHLED ČETNOSTÍ DOPRAVY VYVOLANÉ ZÁMĚREM NA JEDNOTLIVÝCH KOMUNIKACÍCH NOVĚ NAVRHOVANÝ STAV DLE ZMĚNY S Využitím parkoviště pro osobní automobily.....	17
5.4. PŘEHLED ČETNOSTÍ DOPRAVY VYVOLANÉ ZÁMĚREM NA JEDNOTLIVÝCH KOMUNIKACÍCH S PROVOZEM AUTOBUSŮ S Odstávkou na posuzovaném parkovišti .....	19
5.5. PŘEHLED ČETNOSTÍ DOPRAVY VYVOLANÉ ZÁMĚREM NA JEDNOTLIVÝCH KOMUNIKACÍCH NOVĚ NAVRHOVANÝ STAV DLE ZMĚNY S Využitím parkoviště pro osobní automobily.....	21
<b>6. VÝPOČTENÁ DATA PROGRAMEM HLUK<sup>+</sup> A SROVNÁNÍ S LIMITY PRO PROVOZ AREÁLU .....</b>	<b>23</b>
6.1. VÝPOČET PRO $L_{Aeq16h}$ (dB) - PŘÍSPĚVKY ZÁMĚRU K HLUKOVÉ SITUACI NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH PRO DENNÍ DOBU SE Zahrnutím minimálních kompenzačních opatření .....	23
6.2. VÝPOČET PRO $L_{Aeq8h}$ (dB) - PŘÍSPĚVKY ZÁMĚRU K HLUKOVÉ SITUACI NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH PRO NOČNÍ DOBU SE Zahrnutím minimálních kompenzačních opatření .....	24
6.3. VÝPOČET PRO $L_{Aeq1h}$ (dB) – PŘÍSPĚVKY SAMOTNÉHO PARKOVIŠTĚ BĚHEM NEJHLUČNĚJŠÍ HODINY JAK V DENNÍ TAK NOČNÍ DOBĚ	25
<b>7. ZÁVĚR .....</b>	<b>26</b>
<b>8. PŘÍLOHY .....</b>	<b>28</b>

**1. OBECNÉ INFORMACE O POSUZOVANÉM ZÁMĚRU****1.1. Název záměru****Komerční areál Dobrovíz a.s. – Hala č. 10, Parkoviště Etapa 2****1.2. Investor, kontaktní údaje**

Obchodní firma:	WFL Park II s.r.o.
Identifikační číslo:	289 37 244
DIČ:	CZ 289 37 244
Sídlo:	Na Příkopě 859/22, 110 00 Praha 1

**1.3. Stručná charakteristika předmětu posouzení**

Původně plánovaná odstavná plocha pro autobusy je již v současnosti vybudovaná – na místě bývalého projektu výstavby „Areálu D10“ vedle již realizovaného parkoviště vznikla odstavná plocha pro autobusy – 68 odstavných míst, požadavek byl na základě analýzy dopravy spojené se záměrem. Autobusy měly dorazit na odstavnou plochu před koncem směny, tak aby plynule najížděly do areálu po konci směny a zaměstnanci byli bez zdržení odvezeni domů.

Nově bude běžnou barvou na komunikace na stávající zpevněné plochy nakreslen rastr pro osobní automobily namísto čar pro autobusy a vznikne 642 parkovacích míst. Systém odvodu dešťových vod ani žádný jiný parametr stavby se nemění, odlučovače ropných látek budou mít rovněž stejné garance jako doposud. Změna je v povaze dopravy a s ní souvisejícími emisemi hluku, znečišťujících látek – provoz autobusů bude modelově nahrazen osobní dopravou pro případ naplnění výhledů budoucího provozovatele.

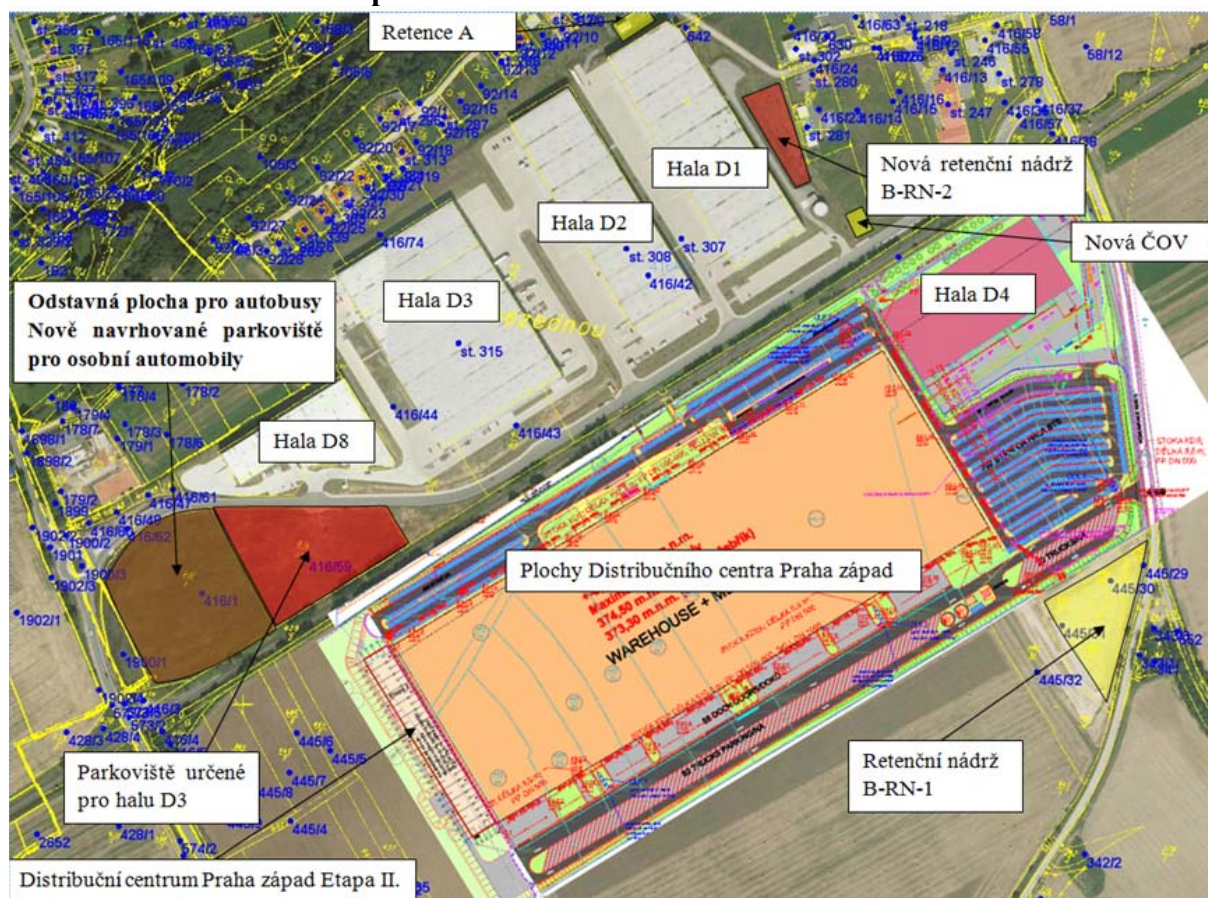
**1.4. Umístění záměru**

Kraj:	Středočeský
Okres:	Praha-západ
Obec:	Dobrovíz
Katastrální území:	Dobrovíz
Pozemky:	416/59 a 416/1

## Umístění záměru



## Umístění záměru – fotomapa





## 2. HYGIENICKÉ LIMITY

### 2.1. Nejvyšší přípustné hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru a v chráněných venkovních prostorech staveb

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.

Zjištěný stav akustické situace ve vnějším prostoru (ať už na základě měření, výpočtů, či na základě obojího) se posuzuje podle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

#### Hygienické limity hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb

### Nejvyšší přípustné hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru a v chráněných venkovních prostorech staveb

Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku  $A$ , s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku  $A$  a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 3 k tomuto nařízení.

- Základní hladina hluku  $L_{Aeq,T}$  pro stanovení nejvyšší přípustné hladiny hluku ve venkovním prostoru je 50 dB.
- Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru:

Druh chráněného prostoru	Korekce [dB]			
	1)	2)	3)	4)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lání	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lání	0	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+5	+10	+20

- Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů, hluk z veřejné produkce hudby, dále pro hluk na účelových komunikacích a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů.
- Použije se pro hluk z dopravy na silnicích III. třídy a místních komunikacích III. třídy a dráhách.
- Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy.
- Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích s výjimkou účelových komunikací a dráhách uvedených v bodu 2) a 3). Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, prováděné údržbě a rekonstrukci železničních drah nebo rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace, nebo dráhy, při kterém nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb nebo v chráněném venkovním prostoru, a pro krátkodobé objízdné trasy. Tato korekce se dále použije i v chráněných venkovních prostorech staveb při umístění bytu v přístavbě nebo nástavbě stávajícího obytného objektu nebo víceúčelového objektu

nebo v případě výstavby ojedinělého obytného, nebo víceúčelového objektu v rámci dostavby proluk, a výstavby ojedinělých obytných nebo víceúčelových objektů v rámci dostavby center obcí a jejich historických částí.

**korekce na denní dobu**

- denní období od 06.00 do 22.00 hod.....0 dB
- noční období od 22.00 do 06.00 hod. (kromě hluku ze železnice)..... -10 dB
- noční období od 22.00 do 06.00 hod. (pro hluk ze železnice)..... - 5 dB

**korekce na povahu hluku**

- hluk vysoce impulsní..... - 12 dB
- hluk s tónovými složkami nebo informačním charakterem..... - 5 dB

**2.2. Limity hluku vztažené na posuzovaný záměr**

Z dikce Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. vyplývají následující limity nejvýše přípustných hodnot hladiny hluku u chráněných objektů způsobených provozem komunikací v oblasti:

Pro zdroje hluku během provozu na parkovišti:

06.00 – 22.00 hod.: 50 dB

22.00 – 06.00 hod.: 40 dB

Pro zdroje hluku z hlavních pozemních komunikací v území – I. a II. třídy

06.00 – 22.00 hod.: 60 dB

22.00 – 06.00 hod.: 50 dB

Pro zdroje hluku z ostatních pozemních komunikací v území

06.00 – 22.00 hod.: 55 dB

22.00 – 06.00 hod.: 45 dB

Pro zdroje hluku z pozemních komunikací v případě starých hlukových zátěží

06.00 – 22.00 hod.: 70 dB

22.00 – 06.00 hod.: 60 dB

Konečné stanovení nejvyšších přípustných limitů hluku je v pravomoci místně příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví.

**3. NEJBLIŽŠÍ CHRÁNĚNÉ VENKOVNÍ PROSTORY, CHRÁNĚNÉ VENKOVNÍ PROSTORY STAVEB**

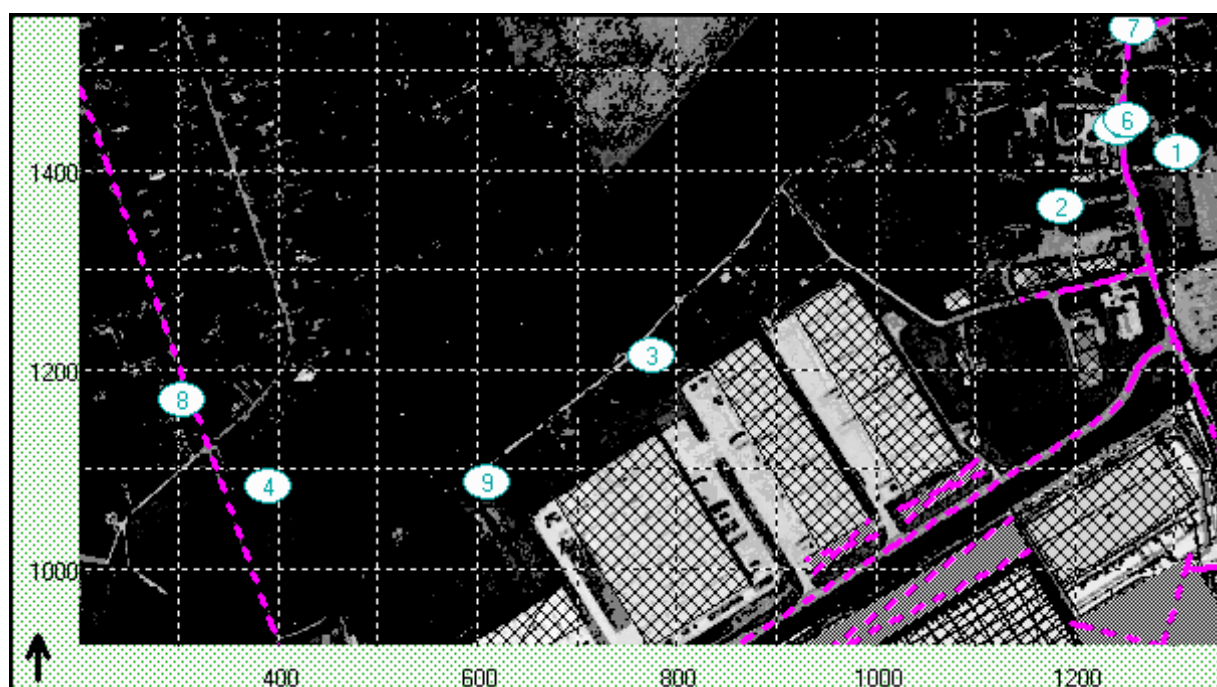
Dle Zákona 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění:

*„Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2m okolo bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí obytné a pobytové místnosti, s výjimkou místností ve stavbách pro individuální rekreaci a ve stavbách pro výrobu a skladování. Rekreace pro účely podle věty první zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájemem bytu v nich.“*

## Nejbližší chráněné prostory, body posouzení

Číslo	Souřadnice na mapě [m]	Výška [m]	Dům č.p.	Komentář
1	1303,2; 1416,6	3	183	Cca 800 m severovýchodně od hranice záměru na stavební parcele číslo 226 je umístěn objekt k bydlení s číslem popisným 183 (k. ú. Dobrovíz 627488). Dále tímto směrem navazuje obytná zástavba obce.
		6		
2	1188,9; 1358,9	3	-	Cca 680 m severovýchodně od hranice záměru na stavební parcele číslo 7 je umístěn zemědělský objekt bez čísla popisného, jedná se o území, které může být dle územního plánu využito k bydlení (k. ú. Dobrovíz 627488). Dále tímto směrem navazuje obytná zástavba obce.
		6		
3	775,4; 1214,4	3	211	Cca 340 m severně od hranice záměru na stavební parcele číslo 287 je umístěn objekt k bydlení s číslem popisným 211 (k. ú. Dobrovíz 627488). Jedná se o reprezentativní objekt v rámci linie obytné zástavby podél komerční zóny.
		6		
4	395,4; 1085,2	3	275	Cca 270 m severozápadně od hranice záměru na stavební parcele číslo 329/1 je umístěn objekt k bydlení s číslem popisným 275 (k. ú. Hostuň 645923). Dále začíná obytná zástavba obce.
		6		
5	1242,8; 1441,7	3	27	Jedná se o objekt bydlení č.p. 27 na stavební parcele číslo 10. Objekt byl zvolen jako referenční pro zjištění příspěvku hluku z provozu na blízké komunikaci III/0073. (k. ú. Dobrovíz 627488)
		6		
6	1253,5; 1448,8	3	37	Jedná se o objekt bydlení č.p. 37 na stavební parcele číslo 11. Objekt byl zvolen jako referenční pro zjištění příspěvku hluku z provozu na blízké komunikaci III/0073. (k. ú. Dobrovíz 627488)
		6		
7	1258,2; 1541,7	3	14	Jedná se o objekt bydlení č.p. 14 na stavební parcele číslo 35/2. Objekt byl zvolen jako referenční pro zjištění příspěvku hluku z provozu na blízkých komunikacích III/0073 a III/0074. (k. ú. Dobrovíz 627488)
		6		
8	304,6; 1170,3	3	252	Jedná se o objekt bydlení č.p. 252 na stavební parcele číslo 269. Objekt byl zvolen jako referenční pro zjištění příspěvku hluku z provozu na blízké komunikaci III/0068. (k. ú. Hostuň 645923).
		6		
9	610,5; 1086,2	3		Cca 220 m severně od hranice záměru na stavební parcele číslo 289 je umístěn rodinný dům s číslem popisným 212 (k. ú. Dobrovíz 627488). Od hranice komerční zóny se tento objekt nachází cca 40 metrů.
		6		

## Grafické zobrazení umístění referenčních bodů



## 4. POUŽITÁ METODA VÝPOČTU

Pro výpočet akustické situace v zájmovém území byl použit program HLUK+, který umožňuje výpočet hluku ve venkovním prostředí generovaného dopravními i průmyslovými zdroji hluku v území. Tato verze má v sobě zabudovanou „Novelu metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy 2004 (Kozák J., Liberko M., Šulc - Zpravodaj MŽP ČR č.2/2005). Tato novela umožňuje výpočet hluku ze silniční dopravy s uvažováním výhledových emisních hlučností vozidlového parku a jeho obměny. Použitím novelizovaného postupu je možné získávat přesnější údaje o hodnotách  $L_{Aeq}$  silniční dopravy. Při výpočtech  $L_{Aeq}$  generované ve venkovním prostředí průmyslovými zdroji hluku se nejvíce používá postup uvedený v materiálu „Podklady pro navrhování a posuzování průmyslových staveb, díl 3 - stavební akustika (Meller M., Stěnička J., VÚPS Praha, 1985). Z těchto principů vychází i postup výpočtu hluku průmyslových zdrojů použitý v programu HLUK+. Ten lze ve stručnosti popsat takto:

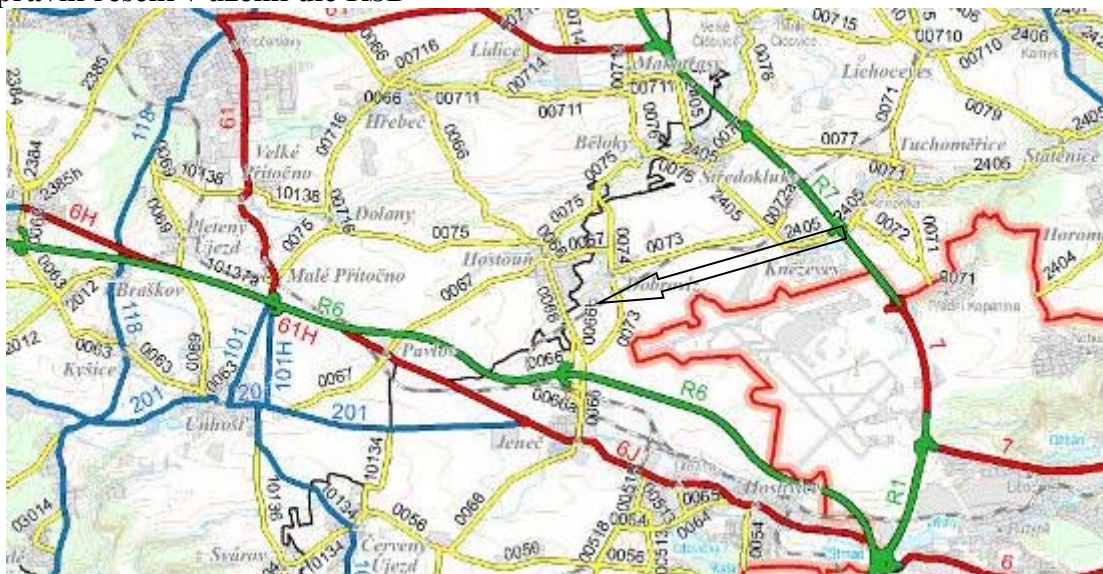
- 1) V programu se uvažuje jenom se složkou hluku šířeného vzduchem
- 2) Počítají se hodnoty akustického tlaku A
- 3) Deskriptorem pro vyjádření úrovně akustického tlaku A ve venkovním prostředí je ekvivalentní hladina akustického tlaku A. Tím je zabezpečena možnost souhrnného posuzování hluků dopravních a průmyslových zdrojů.
- 4) Řeší se úloha vyzařování průmyslového zdroje do venkovního prostředí
- 5) Všechny zdroje hluku nebo jejich části se nahrazují fiktivními nekoherentními zdroji hluku. Výpočet hluku těchto fiktivních zdrojů je založen na Beránkově vztahu, udávajícím pokles akustického tlaku se čtvercem vzdálenosti

Dílčí výpočty byly provedeny na základě obecně platných metodik z podkladů získaných od investora, zpracovatele projektu, tyto podklady ovlivňují celkovou správnost a přesnost výpočtu.



## 5. PROVOZ NA KOMUNIKACÍCH VE SLEDOVANÉM ÚZEMÍ

### Dopravní řešení v území dle ŘSD



Doprava stávající, schválená osobní a autobusová

Intenzita autobusů vyvolaných záměrem Distribuční centrum Praha západ		
Sezónní maximum	118	bus/den
Průměrný provoz	68	bus/den
Intenzita osobní dopravy vyvolaná areálem haly Distribuční centrum Praha západ		
Sezónní maximum	1 500	OS/den
Průměrný provoz	850	OS/den

Schválená doprava je dostatečná i pro budoucí stav, nejspíše ani nedojde ke změně distribuce osobní dopravy. Změna bude u autobusové dopravy zrušením odstavných ploch. Lidé budou preferovat parkování stále blíže vstupu do podniku.

Doprava navrhovaná osobní a autobusová teoretická maximální se zahrnutím parkoviště

Intenzita autobusů vyvolaných záměrem Distribuční centrum Praha západ		
Sezónní maximum	100	bus/den
Průměrný provoz	58	bus/den
Intenzita osobní dopravy vyvolaná areálem haly Distribuční centrum Praha západ		
Sezónní maximum	2 110	OS/den
Průměrný provoz	1 200	OS/den

Jedná se o modelování stavu, který by mohl nastat s tím, že dochází k 95% obsazení parkoviště během směny. Tedy jedna směna přijíždí a druhá odjíždí. Víc než zde prezentovanou dopravu nelze očekávat ani v dlouhodobém horizontu.

Obě varianty jsou i do budoucna přípustné.

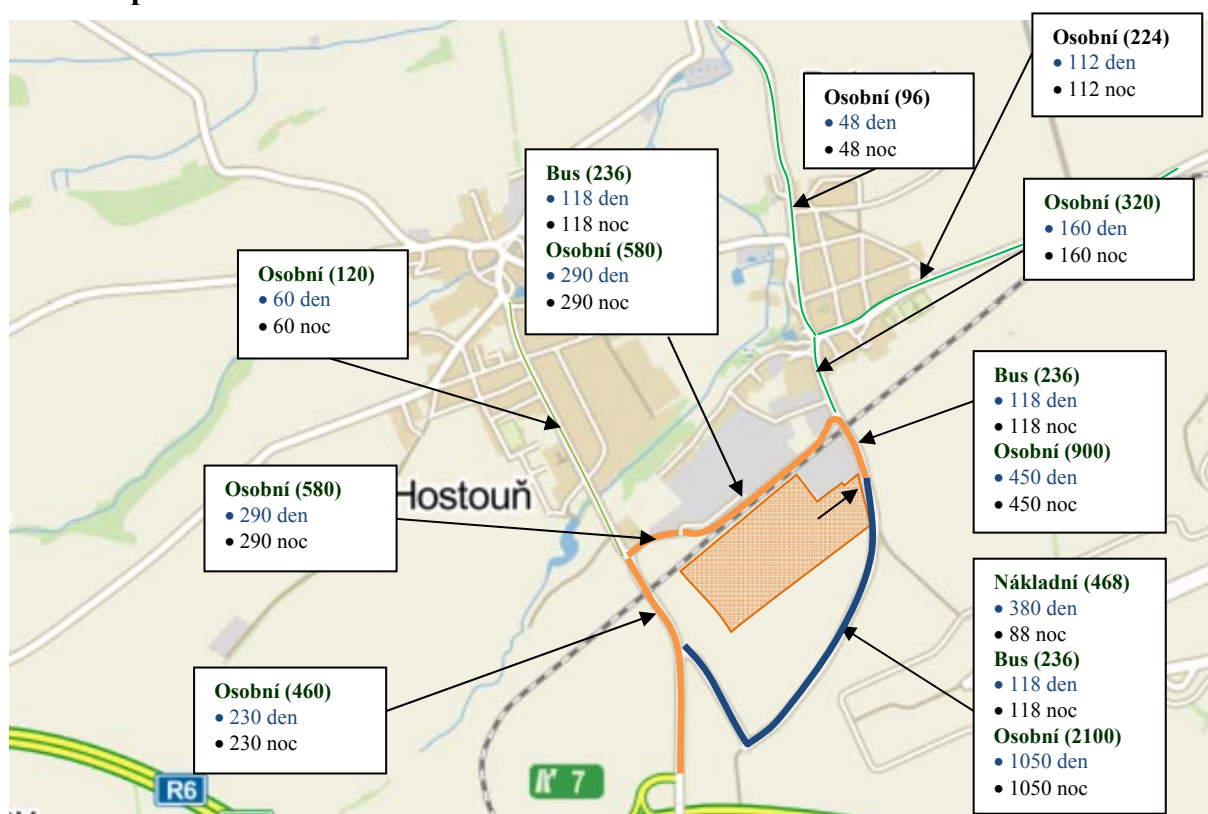
Doprava na novém parkovišti bude tedy 610 automobilů za den ve špičce.

**Doprava stávající schválená nákladní – beze změn**

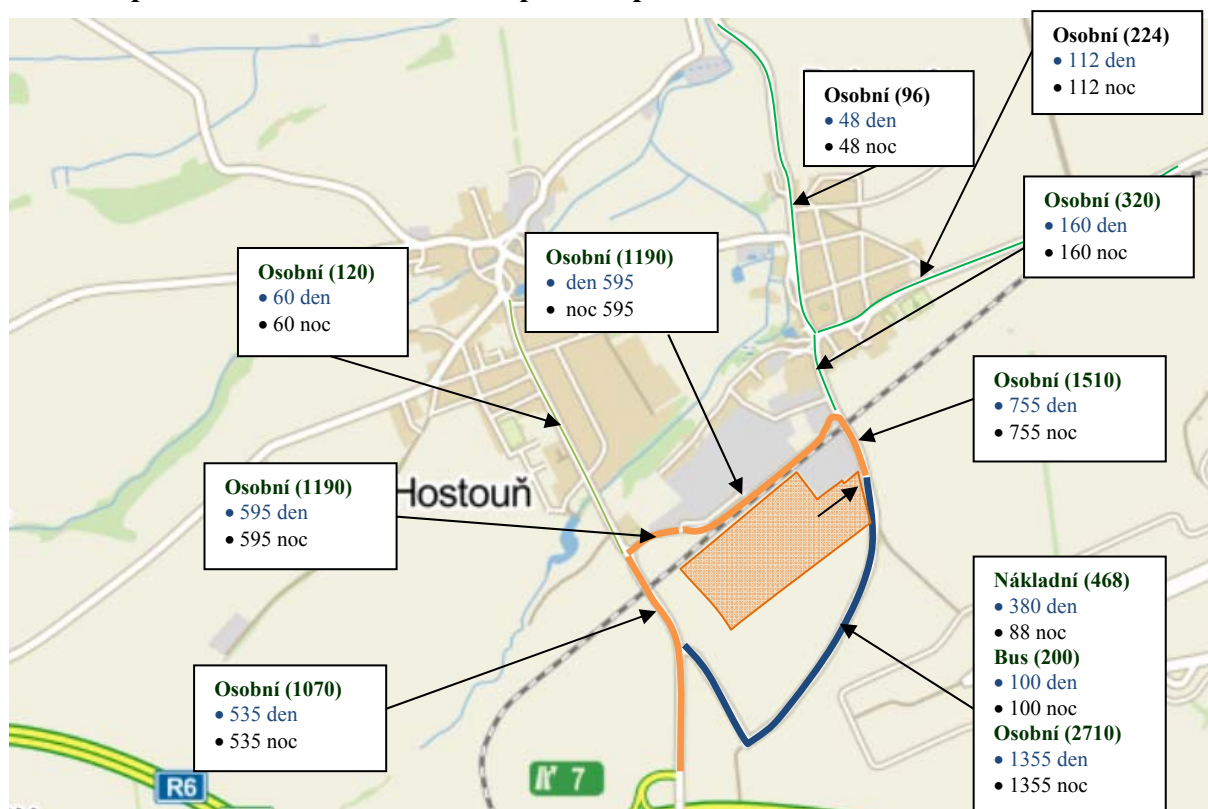
<b>Nákladní doprava – předpokládané kapacity v rámci sezónního cyklu</b>		
Doprava je po 8 měsíců ustálená, ke kulminaci dochází ke konci roku vlivem Vánočních svátků.		
<b>Provozní měsíce - leden, únor, březen, duben, květen, červen, červenec, srpen</b>		
Nákladních vozidel	130	NV/den
<b>Provozní měsíce – říjen, listopad</b>		
Nákladních vozidel	185	NV/den
<b>Provozní měsíce – listopad, prosinec</b>		
Nákladních vozidel	234	NV/den

**Distribuce dopravy:**

**Grafické řešení předpokládané distribuce dopravy vyvolané Distribučním centrem Praha západ v sezónním maximu schválené**



### Grafické řešení předpokládané distribuce dopravy vyvolané Distribučním centrem Praha západ v sezónním maximum dle posílení parkoviště

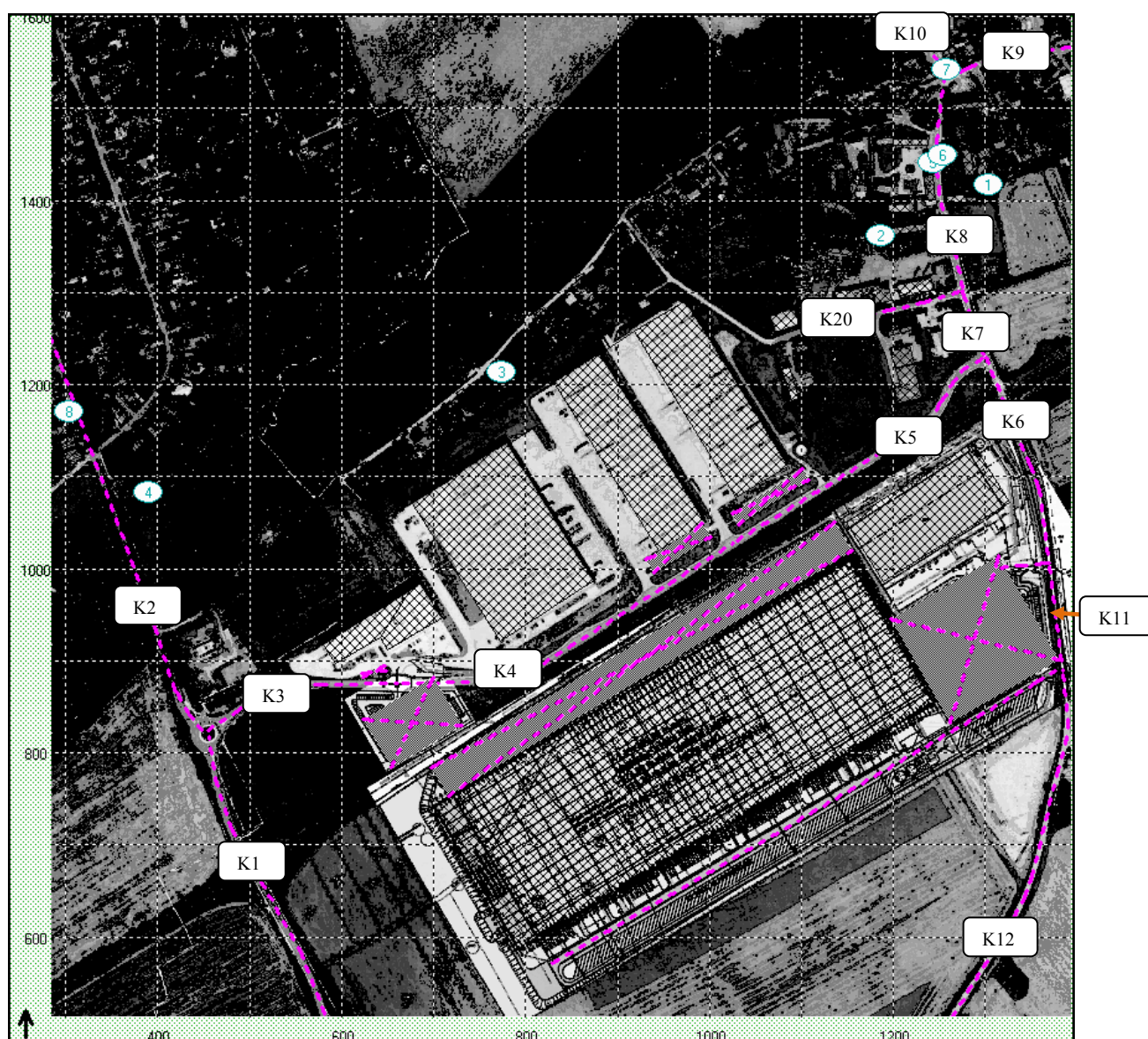


V rámci tabulky jsou uvedeny celkové pohyby dopravních prostředků po jednotlivých komunikacích. Jeden automobil běžně během dne jednou přijede a jednou odjede, tedy vykoná dva pohyby.

Model vychází z předpokladu již plného vytížení jednotlivých tras z blízkého okolí, kdy lidé budou dojíždět zejména ze vzdálenějších destinací. Stávající skladová zóna již vytěžila potenciální pracovníky v blízkém okolí. Doprava bude vázaná zejména na delší destinace. Tento stav samozřejmě spíše nahrává hromadné dopravě, Oznamovatel však trvá na tom mít i další variantu.



Zobrazení jednotlivých úseků



### 5.1. Přehled četností dopravy dle sčítání pro potřeby EIA

Zdrojem pro vypracování této kapitoly byly informace z Dopravní studie: „Panattoni park Prague Airport“ vypracované firmou European Transportation Consultancy s.r.o. v prosinci 2013. Dále pak bylo využito jízdních řádů pravidelné linkové dopravy platných k datu provedení sčítání dopravy.

#### Přehled četností dopravy na jednotlivých komunikacích před realizací záměru

##### K1

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	3 542	550	4 092
Četnost dopravy, noc 22-06	268	65	333
Celkem doprava	3 810	615	4 425

##### K2

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 552	91	1 643
Četnost dopravy, noc 22-06	118	13	131
Celkem doprava	1 670	104	1 774

##### K3

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 176	459	2 635
Četnost dopravy, noc 22-06	164	52	216
Celkem doprava	2 340	511	2 851

##### K4

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 176	459	2 635
Četnost dopravy, noc 22-06	164	52	216
Celkem doprava	2 340	511	2 851

##### K5

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 794	418	2 212
Četnost dopravy, noc 22-06	136	48	184
Celkem doprava	1 930	466	2 396

##### K6

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	493	190	683
Četnost dopravy, noc 22-06	37	20	57
Celkem doprava	530	210	740

##### K7

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 031	370	2 401
Četnost dopravy, noc 22-06	154	41	195
Celkem doprava	2 185	411	2 596



## K8

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 911	325	2 236
Četnost dopravy, noc 22-06	144	36	180
Celkem doprava	2 055	361	2 416

## K9

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 032	226	2 258
Četnost dopravy, noc 22-06	153	29	182
Celkem doprava	2 185	255	2 440

## K10

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 079	145	1 224
Četnost dopravy, noc 22-06	81	19	100
Celkem doprava	1 160	164	1 324

## K11

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	577	127	704
Četnost dopravy, noc 22-06	43	13	56
Celkem doprava	620	140	760

## K12

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	577	127	704
Četnost dopravy, noc 22-06	43	13	56
Celkem doprava	620	140	760

## 5.2. Přehled četností dopravy vyvolané záměrem na jednotlivých komunikacích s provozem autobusů s odstávkou na posuzovaném parkovišti

Jedná se o modelovou dopravu vyplývající z omezení a opatření pro omezení negativních vlivů na obytnou zástavbu vyvolanou záměrem během sezónní špičky, která bude po několik dní v roce. Významným pozitivem je realizace přímého napojení záměru na R6, které v podstatě eliminuje potřebu využívat komunikace bližší obytné zástavbě. Dále vznikl závazek, že nebude využíváno dopravy autobusů skrze sousední obce. Stav počítá s využitím posuzovaného parkoviště pro autobusy.

### K1

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	230	0	0	230
Četnost dopravy, noc 22-06	230	0	0	230
Celkem doprava	460	0	0	460

### K2

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	60	0	0	60
Četnost dopravy, noc 22-06	60	0	0	60
Celkem doprava	120	0	0	120

### K3

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	290	0	0	290
Četnost dopravy, noc 22-06	290	0	0	290
Celkem doprava	580	0	0	580

### K4

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	290	0	118	408
Četnost dopravy, noc 22-06	290	0	118	408
Celkem doprava	580	0	236	816

### K5

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	290	0	118	408
Četnost dopravy, noc 22-06	290	0	118	408
Celkem doprava	580	0	236	816

### K6

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	450	0	118	568
Četnost dopravy, noc 22-06	450	0	118	568
Celkem doprava	900	0	236	1 136

### K7

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	160	0	0	160
Četnost dopravy, noc 22-06	160	0	0	160
Celkem doprava	320	0	0	320

**K8**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	160	0	0	160
Četnost dopravy,noc 22-06	160	0	0	160
Celkem doprava	320	0	0	320

**K9**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	112	0	0	112
Četnost dopravy,noc 22-06	112	0	0	112
Celkem doprava	224	0	0	224

**K10**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	48	0	0	48
Četnost dopravy,noc 22-06	48	0	0	48
Celkem doprava	96	0	0	96

**K11**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 050	380	118	1 548
Četnost dopravy,noc 22-06	1 050	88	118	1 256
Celkem doprava	2 100	468	236	2 804

**K12**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 050	380	118	1 548
Četnost dopravy,noc 22-06	1 050	88	118	1 256
Celkem doprava	2 100	468	236	2 804

### 5.3. Přehled četností dopravy vyvolané záměrem na jednotlivých komunikacích nově navrhovaný stav dle změny s využitím parkoviště pro osobní automobily.

Jedná se o modelovou dopravu vyplývající z omezení a opatření pro omezení negativních vlivů na obytnou zástavbu vyvolanou záměrem během sezónní špičky, která bude po několik dní v roce. Významným pozitivem je realizace přímého napojení záměru na R6, které v podstatě eliminuje potřebu využívat komunikace bližší obytné zástavbě. Dále vznikl závazek, že nebude využíváno dopravy autobusů skrze sousední obce. Zde posuzované parkoviště je využito pro parkování osobních automobilů.

#### K1

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	535	0	0	535
Četnost dopravy, noc 22-06	535	0	0	535
Celkem doprava	1 070	0	0	1 070

#### K2

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	60	0	0	60
Četnost dopravy, noc 22-06	60	0	0	60
Celkem doprava	120	0	0	120

#### K3

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	595	0	0	595
Četnost dopravy, noc 22-06	595	0	0	595
Celkem doprava	1 190	0	0	1 190

#### K4

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	595	0	0	595
Četnost dopravy, noc 22-06	595	0	0	595
Celkem doprava	1 190	0	0	1 190

#### K5

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	595	0	0	595
Četnost dopravy, noc 22-06	595	0	0	595
Celkem doprava	1 190	0	0	1 190

#### K6

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	755	0	0	755
Četnost dopravy, noc 22-06	755	0	0	755
Celkem doprava	1 510	0	0	1 510

#### K7

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	160	0	0	160
Četnost dopravy, noc 22-06	160	0	0	160
Celkem doprava	320	0	0	320

**K8**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	160	0	0	160
Četnost dopravy,noc 22-06	160	0	0	160
Celkem doprava	320	0	0	320

**K9**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	112	0	0	112
Četnost dopravy,noc 22-06	112	0	0	112
Celkem doprava	224	0	0	224

**K10**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	48	0	0	48
Četnost dopravy,noc 22-06	48	0	0	48
Celkem doprava	96	0	0	96

**K11**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 355	380	100	1 835
Četnost dopravy,noc 22-06	1 355	88	100	1 543
Celkem doprava	2 710	468	200	3 378

**K12**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Bus	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 355	380	100	1 835
Četnost dopravy,noc 22-06	1 355	88	100	1 543
Celkem doprava	2 710	468	200	3 378



#### 5.4. Přehled četností dopravy vyvolané záměrem na jednotlivých komunikacích s provozem autobusů s odstávkou na posuzovaném parkovišti

Zdrojem pro vypracování této kapitoly byly informace z Dopravní studie: „Panattoni park Prague Airport“ vypracované firmou European Transportation Consultancy s.r.o. v prosinci 2013. Dále pak bylo využito jízdních řádů pravidelné linkové dopravy platných k datu provedení sčítání dopravy. Dále byly přičteny četnosti dopravy na jednotlivých úsecích vyvolané posuzovaným záměrem – varianta s autobusovým parkovištěm.

#### Přehled provedených korekcí stávající dopravy vyvolané areálem Komerční zóny Dobrovíz a zdůvodnění jejich využití

V rámci modelování bylo přistoupeno rovněž k využití části volné rezervy ze sčítání dopravy, která byla původně ponechána nevyužitá. Jedná se o využití dopravy vyvolané stávajícím provozem Areálu Komerční zóny Dobrovíz. V rámci dopravní studie bylo zjištěno, že část nákladní dopravy je směřovaná přes obce Hostouň a Dobrovíz. Opatření spojená s realizací Distribučního centra Praha západ povedou k omezení i této dopravy, kterou doposud nebylo možné kontrolovat. S instalovaným monitorovacím systémem a zvýšenou mírou kontroly příslušných orgánů tato doprava zanikne, či bude významně minimalizována, neboť jistota sankce je pro řidiče nákladních vozidel dostatečnou motivací využívat určené trasy. Tato opatření se dotknou nejen řidičů pro Komerční zónu Dobrovíz, ale všech řidičů nákladních vozidel využívajících inkriminované komunikace. Součástí opatření bude instalace kamerového systému s napojením na orgány státní správy pro směry Hostouň i Dobrovíz.

Přehled minimálních požadovaných poklesů ve stávající dopravě zadaných do modelu:

- Směr Hostouň – pro kompenzaci dopravy je třeba pokles o 7 jízd NV v denní době a 5 NV v době noční, to navrhovaná opatření s rezervou splní.
- Směr Dobrovíz – pro kompenzaci dopravy je třeba pokles o 10 jízd NV v denní době a 7 NV v době noční, to navrhovaná opatření s rezervou splní.

V rámci modelu byl stanoven minimální požadavek na pokles nákladní dopravy pro vykompenzování dopravy nově vzniklé. Lze tvrdit, že dle modelu se jedná o reálný, splnitelný cíl, který opatření mohou přinést vyjma samozřejmé kontroly provozu nově vzniklého areálu.

Dále dochází k vyloučení soukromé autobusové dopravy skrze obce Hostouň a Dobrovíz. Budoucí provozovatel však v celkových vztazích navyšuje dopravu autobusovou tak, aby snížil dopravu automobily z klíčových spádových oblastí, směřování bude muset být koncipováno v souladu s požadavky obcí.

K1

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	3 772	557	4 329
Četnost dopravy, noc 22-06	498	70	568
Celkem doprava	4 270	627	4 897

K2

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 612	84	1 696
Četnost dopravy, noc 22-06	178	7	185
Celkem doprava	1 790	91	1 881

K3

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 466	459	2 925
Četnost dopravy, noc 22-06	454	52	506
Celkem doprava	2 920	511	3 431

## K4

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 466	577	3 043
Četnost dopravy,noc 22-06	454	170	624
Celkem doprava	2 920	747	3 667

## K5

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 084	536	2 620
Četnost dopravy,noc 22-06	426	166	592
Celkem doprava	2 510	702	3 212

## K6

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	943	308	1 251
Četnost dopravy,noc 22-06	487	145	632
Celkem doprava	1 430	453	1 883

## K7

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 191	370	2 561
Četnost dopravy,noc 22-06	314	34	348
Celkem doprava	2 505	404	2 909

## K8

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 071	325	2 396
Četnost dopravy,noc 22-06	304	29	333
Celkem doprava	2 375	354	2 729

## K9

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 144	226	2 370
Četnost dopravy,noc 22-06	265	25	290
Celkem doprava	2 409	251	2 660

## K10

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 127	145	1 272
Četnost dopravy,noc 22-06	129	16	145
Celkem doprava	1 256	161	1 417

## K11

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 627	625	2 252
Četnost dopravy,noc 22-06	1 093	226	1 319
Celkem doprava	2 720	851	3 571

## K12

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 627	625	2 252
Četnost dopravy,noc 22-06	1 093	226	1 319
Celkem doprava	2 720	851	3 571

### 5.5. Přehled četností dopravy vyvolané záměrem na jednotlivých komunikacích nově navrhovaný stav dle změny s využitím parkoviště pro osobní automobily.

Zachovány jsou korekce provedené v předchozí kapitole. Namísto autobusů je kalkulován provoz osobních vozidel.

#### K1

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	4 077	557	4 634
Četnost dopravy,noc 22-06	803	70	873
Celkem doprava	4 880	627	5 507

#### K2

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 612	84	1 696
Četnost dopravy,noc 22-06	178	7	185
Celkem doprava	1 790	91	1 881

#### K3

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 771	459	3 230
Četnost dopravy,noc 22-06	759	52	811
Celkem doprava	3 530	511	4 041

#### K4

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 771	459	3 230
Četnost dopravy,noc 22-06	759	52	811
Celkem doprava	3 530	511	4 041

#### K5

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 389	418	2 807
Četnost dopravy,noc 22-06	731	48	779
Celkem doprava	3 120	466	3 586

#### K6

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 248	190	1 438
Četnost dopravy,noc 22-06	792	27	819
Celkem doprava	2 040	217	2 257

#### K7

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 191	370	2 561
Četnost dopravy,noc 22-06	314	34	348
Celkem doprava	2 505	404	2 909

**K8**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 071	325	2 396
Četnost dopravy,noc 22-06	304	29	333
Celkem doprava	2 375	354	2 729

**K9**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	2 144	226	2 370
Četnost dopravy,noc 22-06	265	25	290
Celkem doprava	2 409	251	2 660

**K10**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 127	145	1 272
Četnost dopravy,noc 22-06	129	16	145
Celkem doprava	1 256	161	1 417

**K11**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 932	607	2 539
Četnost dopravy,noc 22-06	1 398	208	1 606
Celkem doprava	3 330	815	4 145

**K12**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	1 932	607	2 539
Četnost dopravy,noc 22-06	1 398	208	1 606
Celkem doprava	3 330	815	4 145

**K20**

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	362	118	480
Četnost dopravy,noc 22-06	28	12	40
Celkem doprava	390	130	520

## 6. VYPOČTENÁ DATA PROGRAMEM HLUK<sup>+</sup> A SROVNÁNÍ S LIMITY PRO PROVOZ AREÁLU

### 6.1. Výpočet pro $L_{Aeq16h}$ (dB) - příspěvky záměru k hlukové situaci na veřejných komunikacích pro denní dobu se zahrnutím minimálních kompenzačních opatření

Výpočet byl proveden pro 16 hodin v denní době. Varianta spočívá v posouzení příspěvků záměru k dopravnímu hluku na souvisejících komunikacích volaných v okolí záměru a nejbližší obytné zástavby.

Identifikace referenčního bodu			$L_{Aeq}$ (dB)			
Číslo bodu	Souřadnice [m]	Výška nad zemí [m]	Doprava původní [± 2dB]	Doprava (parkoviště s autobusy) [± 2dB]	Doprava (parkoviště pro osobní auta) [± 2dB]	Rozdíl v případě překročení limitu 55 dB
1	1303,2; 1416,6	3	43,9	44,4	44,2	Limit splněn
		6	45,7	46,1	45,9	Limit splněn
2	1188,9; 1358,9	3	37,1	37,3	37,2	Limit splněn
		6	39,7	39,9	39,8	Limit splněn
3	775,4; 1214,4	3	24,5	25,0	24,8	Limit splněn
		6	29,6	30,1	29,9	Limit splněn
4	395,4; 1085,2	3	42,1	42,1	42,1	Limit splněn
		6	44,2	44,2	44,2	Limit splněn
5	1242,8; 1441,7	3	63,2	63,1	63,1	-0,1 oba stavy
		6	63,3	63,3	63,3	0,0 oba stavy
6	1253,5; 1448,8	3	62,1	62,1	62,1	0,0 oba stavy
		6	62,2	62,2	62,2	0,0 oba stavy
7	1258,2; 1541,7	3	61,2	61,2	61,2	0,0 oba stavy
		6	61,4	61,4	61,4	0,0 oba stavy
8	304,6; 1170,3	3	55,6	55,6	55,6	0,0 oba stavy
		6	55,8	55,7	55,7	-0,1 oba stavy
9	610,5; 1086,2	3	35,1	35,2	35,2	Limit splněn
		6	36,1	36,1	36,1	Limit splněn

#### Body 1 až 4 a 9

Srovnání s limitem  $L_{Aeq16h}$  (dB) = 55 dB (A) pro hluk na pozemních komunikacích - příspěvky záměru lze označit za plně akceptovatelné, to je dáno zejména vzdáleností využívaných komunikací od obytné zástavby.

#### Body 5 až 8

Záměr díky přijatým kompenzačním opatřením nebude znamenat negativní změnu ve sledovaných bodech.



## 6.2. Výpočet pro $L_{Aeq8h}$ (dB) - příspěvky záměru k hlukové situaci na veřejných komunikacích pro noční dobu se zahrnutím minimálních kompenzačních opatření

Výpočet byl proveden pro 8 hodin v noční době. Varianta spočívá v posouzení příspěvků záměru k dopravnímu hluku na souvisejících komunikacích volaných v okolí záměru a nejbližší obytné zástavby.

Identifikace referenčního bodu			$L_{Aeq}$ (dB)			
Číslo bodu	Souřadnice [m]	Výška nad zemí [m]	Doprava původní [± 2dB]	Doprava (parkoviště s autobusy) [± 2dB]	Doprava (parkoviště pro osobní auta) [± 2dB]	Rozdíl v případě překročení limitu 55 dB
1	1303,2; 1416,6	3	37,2	39,6	38,6	Limit splněn
		6	39,0	41,1	40,2	Limit splněn
2	1188,9; 1358,9	3	30,4	30,9	30,6	Limit splněn
		6	33,0	33,6	33,3	Limit splněn
3	775,4; 1214,4	3	17,8	21,0	19,9	Limit splněn
		6	22,8	26,0	24,9	Limit splněn
4	395,4; 1085,2	3	35,3	35,5	35,8	Limit splněn
		6	37,3	37,5	37,7	Limit splněn
5	1242,8; 1441,7	3	56,5	56,3	56,3	- 0,2 oba stavy
		6	56,6	56,5	56,5	0,0 oba stavy
6	1253,5; 1448,8	3	55,3	55,2	55,2	- 0,1 oba stavy
		6	55,5	55,4	55,4	- 0,1 oba stavy
7	1258,2; 1541,7	3	54,8	54,8	54,8	0,0 oba stavy
		6	55,1	55,1	54,1	0,0 oba stavy
8	304,6; 1170,3	3	48,7	48,7	48,7	0,0 oba stavy
		6	48,8	48,8	48,8	0,0 oba stavy
9	610,5; 1086,2	3	28,3	29,2	27,9	Limit splněn
		6	29,7	30,2	31,0	Limit splněn

### Body 1 až 4 a 9

Srovnání s limitem  $L_{Aeq8h}$  (dB) = 45 dB (A) pro hluk na pozemních komunikacích - příspěvky záměru lze označit za ne nevýznamné, ale akceptovatelné v území, to je dáno zejména vzdáleností využívaných komunikací od obytné zástavby. Vzhledem k tomu, že doprava v noční době vyvolaná záměrem není nevýznamnou, jsou navržena další opatření v závěru k tomuto dokumentu.

### Body 5 až 8

Záměr díky přijatým kompenzačním opatřením nebude znamenat negativní změnu ve sledovaných bodech.

### 6.3. Výpočet pro $L_{Aeq1h}$ (dB) – příspěvky samotného parkoviště během nejhluchnější hodiny jak v denní tak noční době

Posouzení spočívá v modelování provozu po nejhluchnější hodinu v noční době. Obdobnou četnost lze očekávat i v době denní během nejhluchnější hodiny. Posuzován je provoz celého parkoviště. Modelována byla situace najíždění a odjíždění osobních automobilů.

Identifikace referenčního bodu			$L_{Aeq}$ (dB)
Číslo bodu	Souřadnice [m]	Výška nad zemí [m]	Příspěvky samotného parkoviště k obytné zástavbě
1	1303,2; 1416,6	3	0,3
		6	4,0
2	1188,9; 1358,9	3	2,0
		6	4,6
3	775,4; 1214,4	3	7,4
		6	10,0
4	395,4; 1085,2	3	17,6
		6	19,7
5	1242,8; 1441,7	3	0,0
		6	4,2
6	1253,5; 1448,8	3	0,2
		6	4,0
7	1258,2; 1541,7	3	0,0
		6	2,2
8	304,6; 1170,3	3	11,9
		6	14,6
9	610,5; 1086,2	3	13,5
		6	16,1

Příspěvky parkoviště jsou i během nejhluchnější hodiny díky terénní konfiguraci, vzdálenosti od obytné zástavby zanedbatelné a jakékoliv měřitelné obytné zástavby lze vyloučit. Noční limit je 40 dB. Provoz parkoviště je hluboko pod akustickým pozadím.

## 7. ZÁVĚR

Posouzení bylo provedeno podle §12 a přílohy č. 3 nařízení vlády Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Cílem studie bylo posoudit, zda původně plánovaná odstavná plocha pro autobusy, která je již v současnosti vybudovaná – na místě bývalého projektu výstavby „Areálu D10“ vedle již realizovaného parkoviště může být změněna na parkoviště pro osobní automobily. Nově bude běžnou barvou na komunikace na stávající zpevněné plochy nakreslen rastr pro osobní automobily namísto čar pro autobusy a vznikne 642 parkovacích míst.

V současné době dochází výstavbě Distribučního centra Praha západ. V rámci procesu EIA byla zpracována akustická studie zohledňující vliv realizace záměru na dopravní situaci v území. Na základě zpřesněných požadavků budoucího provozovatele přistoupil objednatel k požadavku na zpracování akustické studie, která postihne změny v dopravě po realizaci navrhovaných změn.

Záměr je napojen skrze silnice III. třídy na vysokokapacitní silnici R6, kterou bude téměř výhradně využívat. Jen část pouze osobní dopravy bude vedena přes obytnou zástavbu obcí Dobrovíz a Hostouň.

### **Oproti původní EIA byla provedena následující opatření:**

- Průchozí napojení komunikace Kladenská na dopravní uzel u R7 pro zajištění plynulého jižního přístupu.
- Na výjezdu z areálu bude přikázán směr doprava směrem jižním pro všechna vozidla. To odradí část osobních automobilů od okružní jízdy s cílem napojit se na komunikační síť skrze související obce. U nákladních vozidel předpokládá díky dalšímu značení a kamerovému systému 100% účinnost.
- Autobusová doprava bude směřována stejně jako doprava nákladní výhradně směrem jižním na R6. Původní návrh připouštěl jízdu autobusů pro obsluhu nejbližšího území.

### **Platná opatření**

- Pro další omezení dopravy skrze obce Hostouň a Dobrovíz bude na křižovatkách před vjezdem do obcí instalován kamerový monitorovací systém nákladních vozidel, který umožní identifikaci vozidla s napojením na příslušné orgány státní správy tak, aby bylo zabráněno porušování předpisů, ke kterému v současnosti dochází. Sankce pak odradí řidiče nákladních vozidel zkracovat si cestu přes obce.

### **Obchvat Dobrovíze**

V současnosti je realizován obchvat Dobrovíze, ten nebyl do modelování zahrnut. V principu řeší problematiku obce Dobrovíz díky navazující obytné zástavbě v dalších obcích, je nutné směřovat maximum dopravy na R6 i po jeho realizaci. Je jednoznačné, že jeho realizace přispěje ke zlepšení stavu v obci Dobrovíz.

### **Obecné**

Jak je patrné z argumentace obce Hostouň a Dobrovíz budou zasaženy pouze osobní dopravou. Již v současnosti zaměstnává komerční zóna občany z nejbližších obcí a doprava spojená s jejich dojížděním byla zahrnuta do sčítání dopravy. Nově bude zasažena zejména širší oblast s větší dojezdovou vzdáleností, kde budou zaměstnanci preferovat ekonomicky výhodnější autobusy. Je nesporné, že díky realizaci dojde k tomu, že část občanů dojíždějících

za prací skrze posuzované území může změnit práci ve prospěch zde uvedeného záměru, v takovém případě rovněž nedochází k navýšení dopravy v území.

**Na základě zpracované studie lze konstatovat, že provoz záměru nebude znamenat ovlivnění nad rámec limitů danými zákonnými normami.**

Záměr vzhledem k jeho povaze a možností splnit veškerá omezení považují za plně realizovatelný v území.

Realizovatelné jsou obě varianty využití zpevněné plochy v definovaném rozsahu.

Datum zpracování: červenec 2015

Ing. Martin Vraný

GSM: 728 95 13 12

**Farm Projekt**

Ing. Miroslav Vraný

Jindřišská 1748, 53002 Pardubice

tel./fax: +420 466 657 509

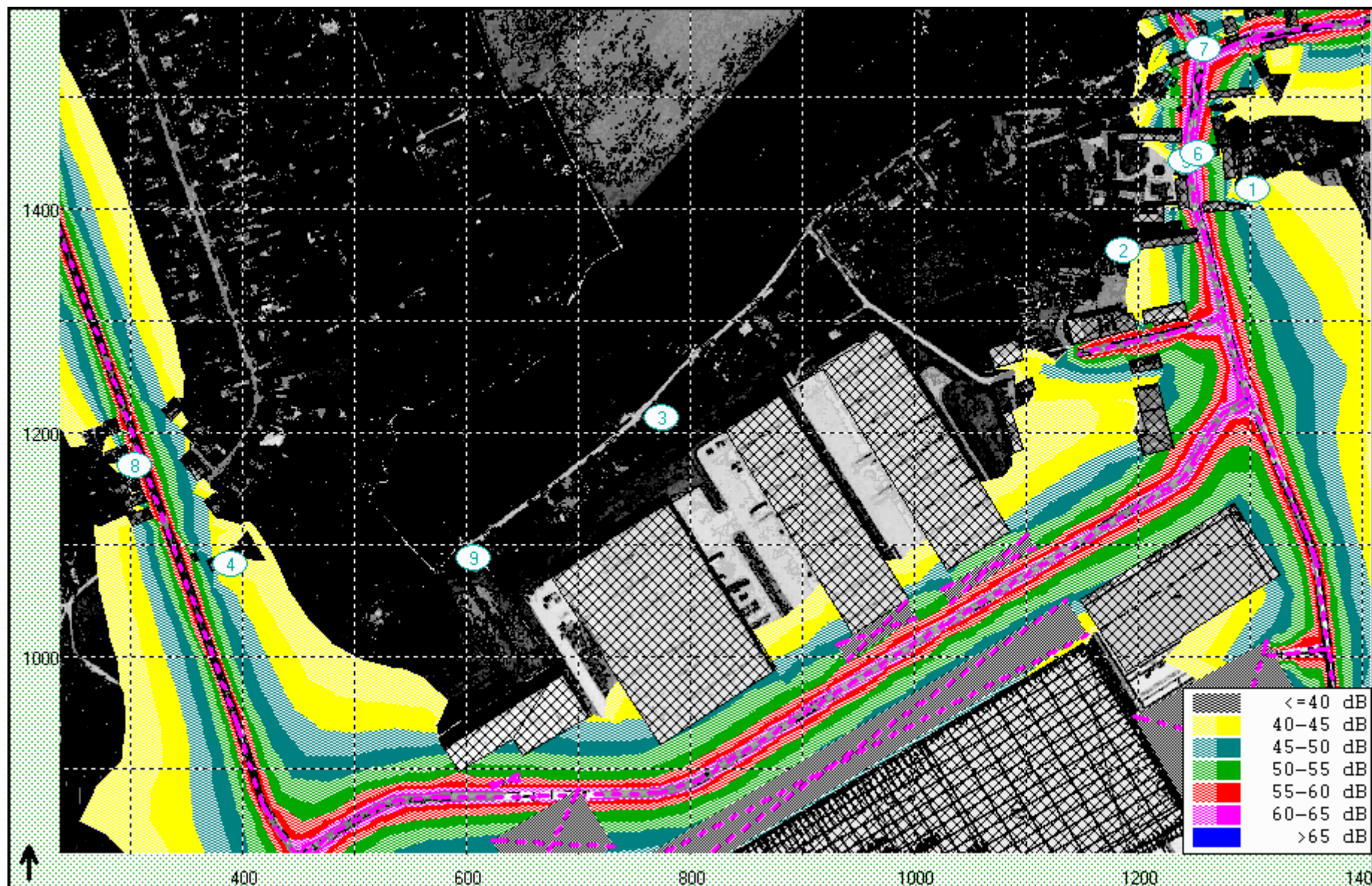
mobil: +420 602 434 897

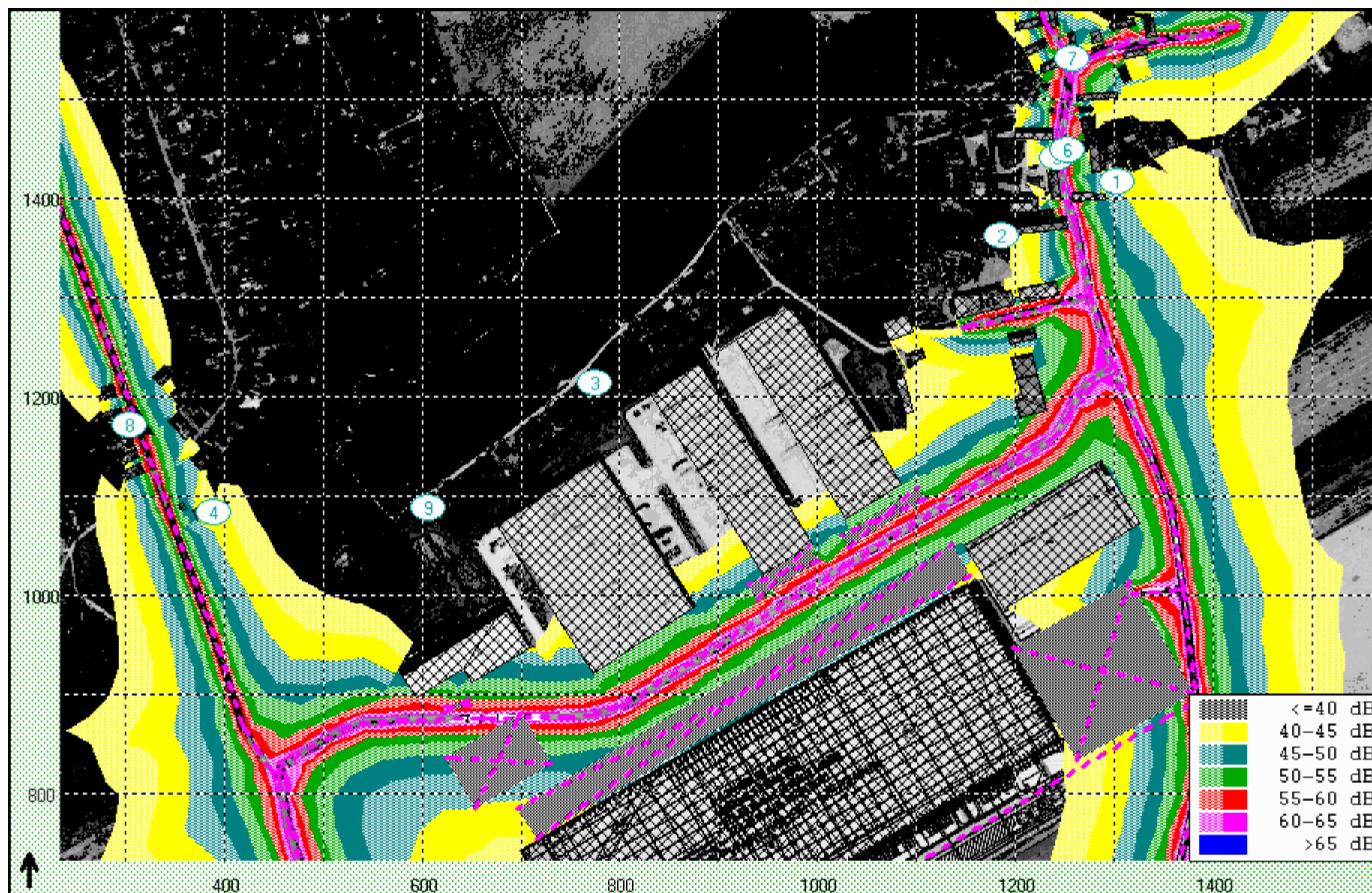


## 8. PŘÍLOHY

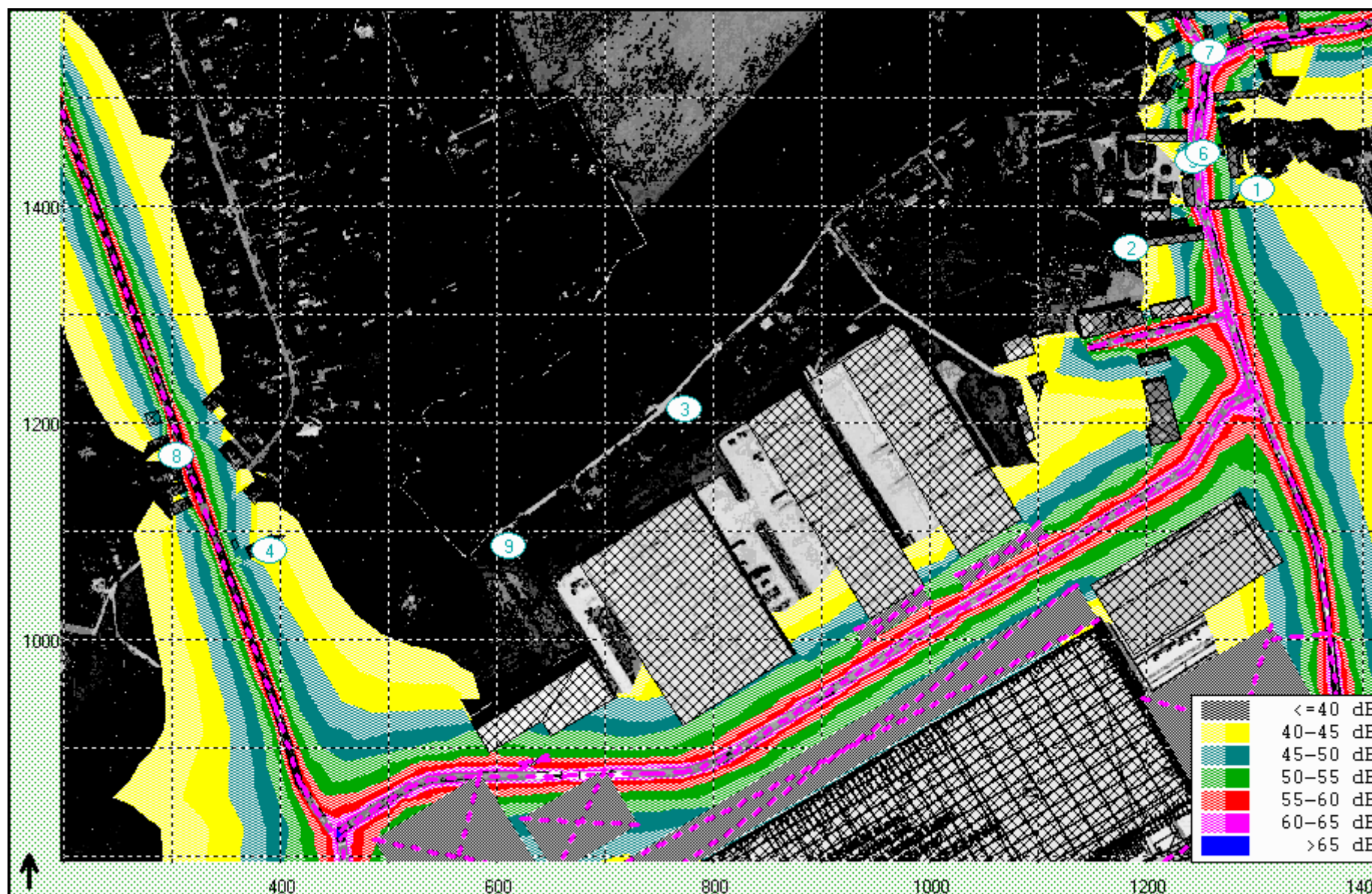
1. VÝPOČET PRO $L_{AEQ16H}$ (DB) – DOPRAVA NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH V DENNÍ DOBĚ - PŮVODNÍ STAV V ÚZEMÍ – VÝŠKA IZOFON 3 M .....	29
2. VÝPOČET PRO $L_{AEQ16H}$ (DB) – DOPRAVA NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH V DENNÍ DOBĚ – S AUTOBUSY – VÝŠKA IZOFON 3 M – S REALIZACÍ KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ .....	30
3. VÝPOČET PRO $L_{AEQ16H}$ (DB) – DOPRAVA NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH V DENNÍ DOBĚ – S PARKOVIŠTĚM PRO OA – VÝŠKA IZOFON 3 M – S REALIZACÍ KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ .....	31
4. VÝPOČET PRO $L_{AEQ8H}$ (DB) - DOPRAVA NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH V NOČNÍ DOBĚ – PŮVODNÍ STAV V ÚZEMÍ – VÝŠKA IZOFON 3 M .....	32
5. VÝPOČET PRO $L_{AEQ8H}$ (DB) - DOPRAVA NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH V NOČNÍ DOBĚ – S AUTOBUSY – VÝŠKA IZOFON 3 M S REALIZACÍ KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ .....	33
6. VÝPOČET PRO $L_{AEQ8H}$ (DB) - DOPRAVA NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH V NOČNÍ DOBĚ – S PARKOVIŠTĚM PRO OA – VÝŠKA IZOFON 3 M S REALIZACÍ KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ .....	34

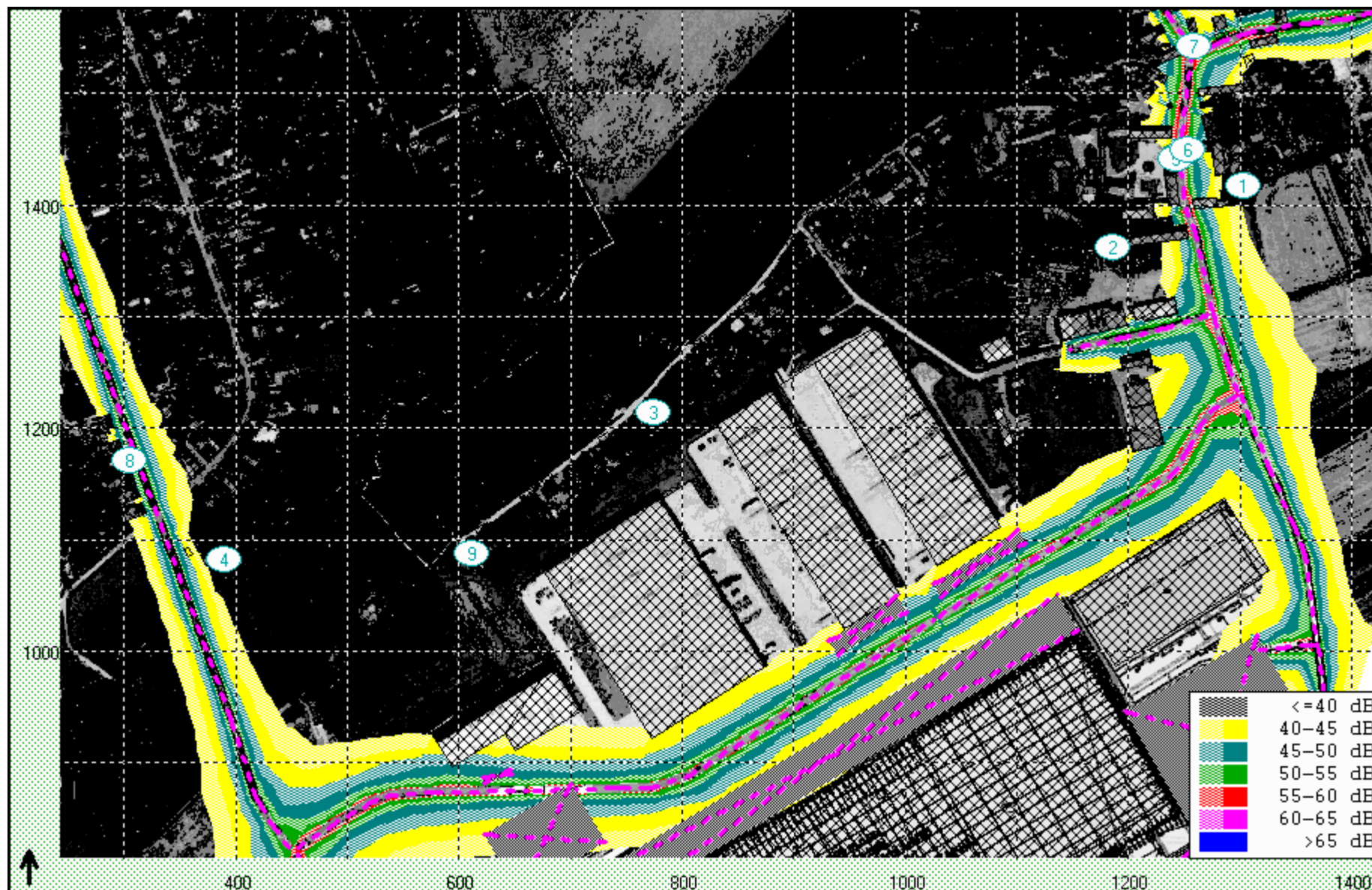


1. Výpočet pro  $L_{Aeq16h}$  (dB) – doprava na veřejných komunikacích v denní době - původní stav v území – výška izofon 3 m

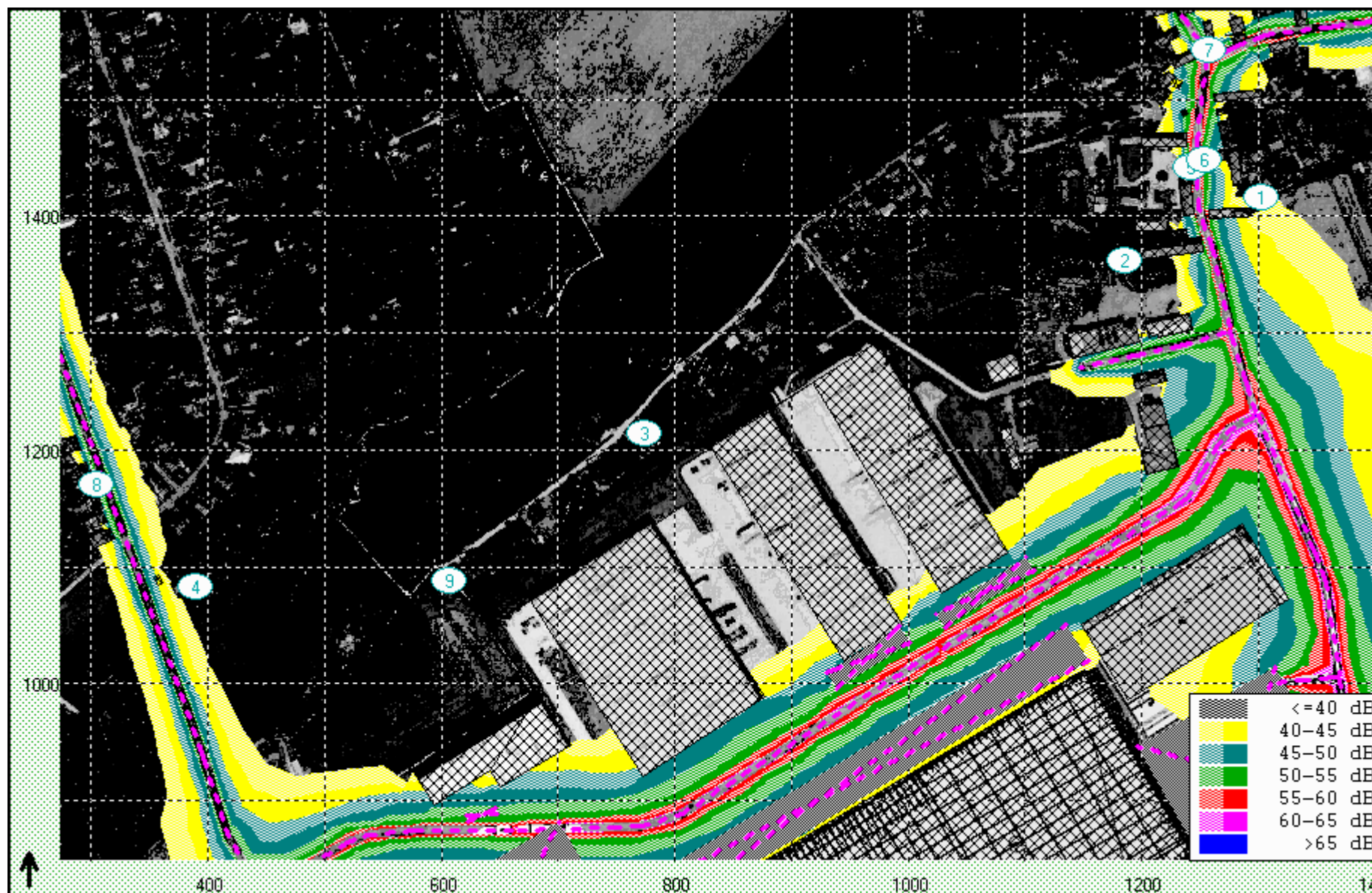
2. Výpočet pro  $L_{Aeq16h}$  (dB) – doprava na veřejných komunikacích v denní době – s autobusy – výška izofon 3 m – s realizací kompenzačních opatření



3. Výpočet pro  $L_{Aeq16h}$  (dB) – doprava na veřejných komunikacích v denní době – s parkovištěm pro OA – výška izofon 3 m – s realizací kompenzačních opatření

4. Výpočet pro  $L_{Aeq8h}$  (dB) - doprava na veřejných komunikacích v noční době – původní stav v území – výška izofon 3 m



5. Výpočet pro  $L_{Aeq8h}$  (dB) - doprava na veřejných komunikacích v noční době – s autobusy – výška izofon 3 m s realizací kompenzačních opatření



6. Výpočet pro  $L_{Aeq8h}$  (dB) - doprava na veřejných komunikacích v noční době – s parkovištěm pro OA – výška izofon 3 m s realizací kompenzačních opatření