

Název zakázky : Labská cyklostezka, úsek Týnec nad Labem – Kolín – PD II
Číslo úkolu : 24AZ500100000012
Objednatel : PRAGOPROJEKT, a.s.

Labská cyklostezka, úsek Týnec nad Labem – Kolín – PD II

Posouzení vlivu výstavby na akustickou situaci v území

Zpracoval:

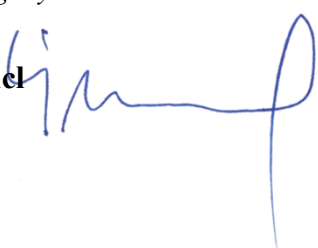

Ing. Jan Sovják

Přezkoumal:


Ing. Dalibor Surovka, Ph.D.

vedoucí sekce ekologických služeb

Schválil:


Ing. Luboš Štancel

ředitel společnosti

Ostrava, říjen 2025

Výtisk č.: el. verze

OBSAH:

1.	ÚVOD	4
2.	POUŽITÉ PODKLADY	5
2.1	LEGISLATIVA	5
3.	VSTUPNÍ ÚDAJE	7
3.1	POPIS ZÁMĚRU.....	7
4.	SITUACE V ZÁJMOVÉ LOKALITĚ.....	15
5.	ZDROJE HLUKU	17
5.1	PLOŠNÉ A STACIONÁRNÍ ZDROJE HLUKU	17
5.2	LINIOVÉ ZDROJE HLUKU	17
6.	ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ	20

Seznam tabulek

Tabulka 1 Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru.....	6
Tabulka 2 Korekce limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk ze stavební činnosti.....	6
Tabulka 3 Limity pro chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory.....	6
Tabulka 4 Korekce pro hluk ze stavební činnosti	19

Seznam obrázků

Obrázek 1 Situace širších vztahů (zdroj: Openstreetmap.org).....	7
Obrázek 2 Situace variant – OPTIMÁLNÍ TRASA (zdroj: PROJEKTOVÁNÍ DOPRAVNÍCH STAVEB CZ s.r.o.)	9
Obrázek 3 Situace ortofoto mostu 1 – km 1,000 – 1,200.....	12
Obrázek 4 Podélný profil mostu 1 – km 1,000 – 1,200	13
Obrázek 5 Vzorový příčný řez, typ C1 – cyklostezka.....	14
Obrázek 6 Vzorový příčný řez, typ C2 – cyklostezka a účelová komunikace.....	14

Seznam použitých zkratk

CSD	celostátní sčítání dopravy
č.p.	číslo popisné
ČR	Česká republika
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
dB(A)	decibel (váhové kritérium – filtr A koriguje naměřené hodnoty akustického tlaku podle charakteristiky lidského ucha. Váhový filtr A je aproximací křivek stejné hlasitosti pro oblast nízkých hladin akustického tlaku a je v mezinárodním měřítku nejčastěji používán.)
DUSP	projektová dokumentace pro vydání společného povolení
EVL	Evropsky významná lokalita
$L_{Aeq,T}$	ekvivalentní hladina akustického tlaku za čas T
$L_{Aeq,S}$	ekvivalentní hladinu akustického tlaku za krátkou dobu
L_{wA}	akustický výkon zdroje hluku
NA	nákladní automobily
NV	nařízení vlády
p.č.	parcelní číslo
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
PHO	protihluková opatření
ZOV	zásady organizace výstavby

ROZDĚLOVNÍK:

Výtisk č. 1–3:	PRAGOPROJEKT, a.s.
Elektronicky:	Archiv společnosti AZ GEO, s.r.o. (elektronicky)

1. ÚVOD

Předkládané akustické posouzení bylo vypracováno společností AZ GEO, s.r.o. (zhotovitel) pro společnost PRAGOPROJEKT, a.s. (objednatel) v rámci zpracování dokumentace DUSP pro záměr „Labská cyklostezka, úsek Týnec nad Labem – Kolín – PD II“.

Účelem hlukového posouzení je zhodnocení vlivu výstavby projektované cyklostezky s požadavky zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů, resp. ustanovením § 12 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. V předkládaném akustickém posouzení je popsán předpokládaný vliv výstavby a s tím související činnosti na hlukovou situaci v jejím blízkém okolí.

Cílem záměru je vybudování Labské cyklostezky mezi městy Týnec nad Labem a Kolínem. Cyklostezka bude vedena podél řeky Labe, využívány budou stávající cesty podél Labe, polní cesty. Doplněny budou o nově vybudované části. Úseky budou řešeny jako cyklostezky doplněné o účelové komunikace s využitím pozemků ve vlastnictví místní samosprávy.

Toto hlukové posouzení je zpracováno pro celou předpokládanou délku trvání období výstavby.

Termín zahájení realizace záměru: Etapa I. – 2027, Etapa II. – 2029

Termín dokončení realizace záměru: Etapa I. – 2028, Etapa II. – 2030

Labská cyklostezka se bude nacházet na území v České republice ve Středočeském kraji v okrese Kolín. Cyklostezka bude spojoval města Kolín a Týnec nad Labem a procházet obcí Veletov.

Délka navržené cyklostezky v předmětném území je cca 14 km. Povrch cyklostezky bude tvořen asfaltovým betonem.

Území, na kterém se počítá s návrhem cyklostezky, se nachází v katastrálním území Týnec nad Labem, Lžovice, Záboří nad Labem, Svatá Kateřina u Svatého Mikuláše, Veletov, Konárovice, Starý Kolín, Tři Dvory a Kolín.

Zájmová trasa cyklostezky prochází převážně nezastavěným územím.

2. POUŽITÉ PODKLADY

- Zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů. Díl 6 – Ochrana před hlukem, vibracemi a neionizujícím zářením; Hluk a vibrace; § 30–34
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.
- Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, Věstník MZ, 14/2023.
- Mapové podklady: <https://mapy.cz>, <https://www.google.cz>, <https://geoportal.mzcr.cz/>, <http://nahlizenidokn.cuzk.cz>, <https://geoportal.cuzk.cz>
- ZÚR Středočeského kraje, v platném znění
- ÚP dotčených obcí (v platném znění)

2.1 LEGISLATIVA

Zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, definuje chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Chráněným venkovním prostorem se dle § 30 odst. 3 rozumí nezastavěný pozemek užívaný k rekreaci, lázeňské rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Rekreace pro účely podle věty první § 30 odst. 3 zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájemem bytu v nich. Co se považuje za prostor významný z hlediska pronikání hluku, stanoví prováděcí právní předpis.

Hodnoty hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku, se vyjadřují ekvivalentní hladinou akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhluchnějších hodin ($L_{Aeq,8h}$), v noční době pro nejhluchnější 1 hodinu ($L_{Aeq,1h}$). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou účelových komunikací, a drahách, a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ stanoví pro celou denní ($L_{Aeq,16h}$) a celou noční dobu ($L_{Aeq,8h}$).

Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A , s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se **ve venkovním chráněném prostoru** stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}} = 50 \text{ dB}$ a korekcí přihlížející ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době. Pro vysoce impulsní hluk se přičte další korekce - 12 dB. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku na pozemních komunikacích a drahách, a hluku s výrazně informačním charakterem se přičte další korekce - 5 dB.

Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro **hluk ze stavební činnosti** $L_{Aeq,s}$ se stanoví tak, že se k hygienickému limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ stanovenému podle odstavce 3 (50 dB) přičte další korekce podle části B přílohy č. 3 k tomuto nařízení.

Korekce pro výpočet hodnot hluku ve venkovním prostoru

Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů, pak platí korekce pro základní hladinu 50 dB(A) pro stanovení hodnot hluku ve venkovním prostoru následující:

Tabulka 1 Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

Způsob využití území	Korekce dB(A)		
	1)	2)	3)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	+5	+13
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	+5	+13
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+10	+18

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

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

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

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce výše:

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

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

Tabulka 2 Korekce limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk ze stavební činnosti

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

Pro zájmové území platí po uplatnění korekcí následující limity pro chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory:

Tabulka 3 Limity pro chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory

Hluk ze stavební činnosti	Den (6:00 – 07:00) $L_{Aeq,S} = 60$ dB
	Den (7:00 – 21:00) $L_{Aeq,S} = 65$ dB
	Den (21:00 – 22:00) $L_{Aeq,S} = 60$ dB
Doprava na dálnicích a silnicích všech tříd – „staré“ silniční komunikace v provozu před 1. lednem 2001	Den $L_{Aeq,16h} = 68$ dB

3. VSTUPNÍ ÚDAJE

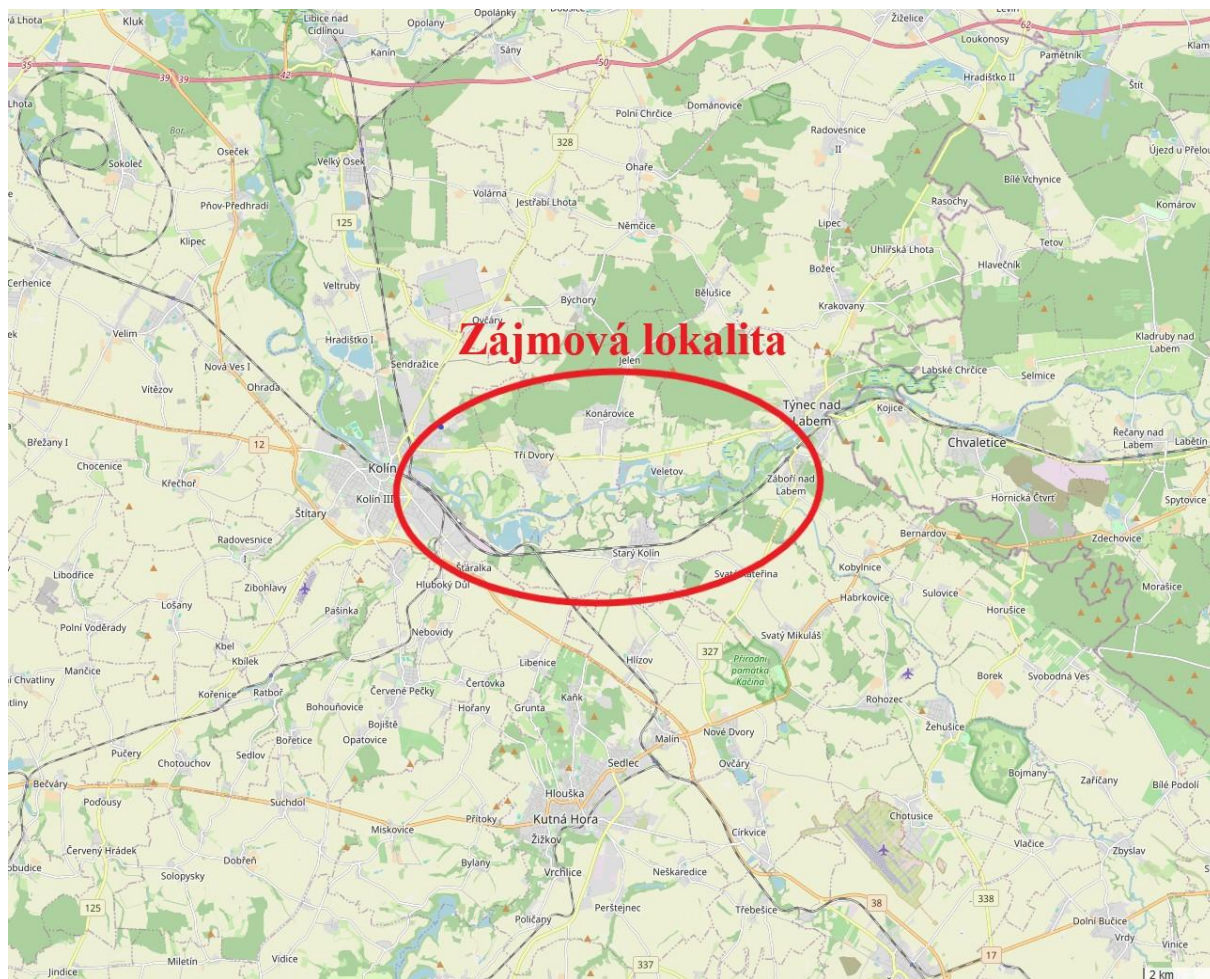
3.1 POPIS ZÁMĚRU

Předmětem záměru je realizace Labské cyklostezky mezi městy Kolín a Týnec nad Labem. Cyklostezka bude vedena podél řeky Labe, využívány budou stávající cesty podél Labe, polní cesty. Doplněny budou o nově vybudované části. Úseky budou řešeny jako cyklostezky doplněné o účelové komunikace s využitím pozemků ve vlastnictví místní samosprávy. K dalšímu postupu zpracování byla zvolena varianta označená jako „OPTIMÁLNÍ“. Ta se skládá z úseků:

- Úseky A1 – A3
- Úsek A4a s mostem 1, variantně A4ba
- Úsek A4ab
- Úsek A5
- Úsek 6

Tato varianta se v maximální míře vyhýbá silničním komunikacím II. třídy. Je vedena podél Labe. Na území evropsky významné lokality (EVL) Lžovické tůň je navrženo variantní řešení.

Umístění záměru Labské cyklostezky je zřejmé ze situace uvedené na následujícím obrázku.

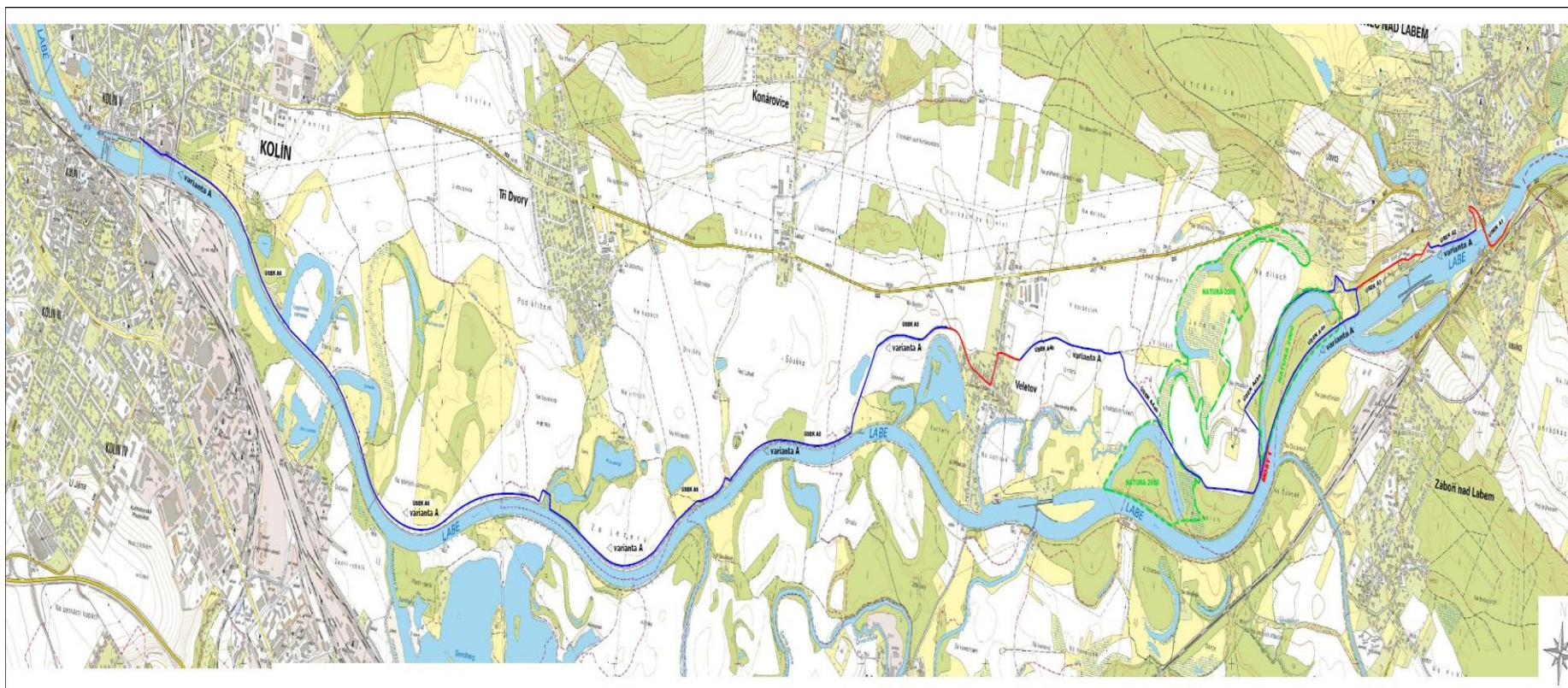


Obrázek 1 Situace širších vztahů (zdroj: Openstreetmap.org)

Umístění stavby Labské cyklostezky

Kraj:	Středočeský
Okres:	Kolín
Obec:	Týnec nad Labem (ZÚJ 533807) Záboří nad Labem (ZÚJ 534595) Svatý Mikuláš (ZÚJ 534196) Veletov (ZÚJ 533823) Konárovice (ZÚJ 533394) Starý Kolín (ZÚJ 533700) Tři Dvory (ZÚJ 533769) Kolín (ZÚJ 533165)
Katastrální území:	Týnec nad Labem [772356] Lžovice [777330] Záboří nad Labem [789348] Svatá Kateřina u Svatého Mikuláše [694088] Veletov [777927] Konárovice [668958] Starý Kolín [755052] Tři Dvory [770809] Kolín [668150]

Rozsah řešeného záměru je zřejmý ze situace uvedené níže na obrázku.



Obrázek 2 Situace variant – OPTIMÁLNÍ TRASA (zdroj: PROJEKTOVÁNÍ DOPRAVNÍCH STAVEB CZ s.r.o.)

Přehled navržených variant a hlavních důvodů jejich zpracování

V rámci vedení trasy přes EVL Lžovické tůně byl záměr zpracován ve dvou variantách.

Varianta s realizací úseku A4a

Labská cyklostezka ve variantě A4a je navržena jako základní varianta, jejíž trasování vyplynulo z četných jednání s dotčenými subjekty. Trasa byla upravena tak, aby bylo nutné kácet co nejméně dřevin. Cílem této varianty je vést cyklostezku co nejdelším úsekem podél břehu řeky Labe.

Úsek začíná u čistírny odpadních vod a pokračuje podél řeky Labe po samém okraji EVL Lžovické tůně. Slepé rameno řeky je překonáno novým mostem pro pěši a cyklisty o délce 100 metrů, který bude mít jednu podpěru uprostřed konstrukce.

Tato varianta nejlépe splňuje požadavky na prostorové vedení Labské cyklostezky. V alternativním úseku se trasa odklání od řeky Labe pouze v nezbytně nutné míře, čímž se minimalizuje zásah do charakteru území, kterým cyklostezka prochází.

Varianta s realizací úseku A4ba

Tato varianta je navržena a prověřována jako alternativa k základní variantě A4a. Její trasování vychází ze snahy maximálně využít stávající příjezdové komunikace a polní cesty.

Jedná se o alternativní trasu, která navazuje na úsek A4a před odbočením na historickou polní cestu. V tomto úseku je navržena rekonstrukce stávající panelové cesty k vodním vrtům a následné napojení na plánovanou trasu A4a za mostem 1.

V této variantě je cyklostezka vedena dále od řeky Labe, přičemž se zcela vyhýbá zásahu do EVL. Zároveň však dochází k prodloužení celkové délky trasy.

Popis technického a technologického řešení záměru

Labská stezka je v České republice značena jako národní cyklotrasa č. 2 (CT 2) v úseku od Vrchlabí po Dolní Žleb. V úseku na levém břehu mezi Litoměřicemi, Terezínem a Roudnicí nad Labem je vedena jako CT 2A a zároveň označena logem Labské stezky.

Předmětem posuzovaného záměru je úsek mezi městy Kolín a Týnec nad Labem v délce přibližně 14 km. Propojení bude realizováno kombinací nově vybudovaných úseků cyklostezek a vyznačením trasy po stávajících místních a účelových komunikacích pomocí orientačního dopravního značení.

Základní šířka cyklostezky je navržena na 3 m, přičemž preferovaným povrchem je asfalt. V povodňových oblastech bude povrch zajištěn betonovými obrubníky. Ve vybraných stávajících úsecích může být provedena obnova nebo úprava povrchu.

Součástí projektu budou také opatření vycházející z požadavků dotčených subjektů a orgánů státní správy – například náhradní výsadba zeleně nebo další kroky ke zmírnění negativních dopadů stavby na krajinný ráz. Dále bude řešeno napojení na turistické a místní cíle a umístění zázemí pro cyklisty, jako jsou odpočívadla či cyklostojany.

Etapa 1

Cyklostezka bude navržena v souladu se Studií proveditelnosti (SP). Její počátek je situován v místě navazujícím na plánovanou cyklostezku ve směru Týnec nad Labem – Chvaletice.

Z tohoto bodu bude trasa vedena pomocí cyklopruhů po silnici II/322 kolem vlakového nádraží a dále přes nově zrekonstruovaný most v ulici Havlíčkova (úsek A1). Následně bude pokračovat na úsek A2, který začíná v ulici V Loužku. Zde bude cyklostezka vedena podél areálu mlýna po účelové komunikaci a dále po zpevněné účelové cestě (úsek A3).

Další část trasy začíná u čistírny odpadních vod a pokračuje podél řeky Labe po okraji EVL Lžovické tůně. Slepé rameno řeky bude překonáno novým mostem pro pěší a cyklisty o délce 100 m s jednou podpěrrou uprostřed (úsek A4a).

Za mostem bude cyklostezka vedena po stávající polní cestě ke slepému rameni a následně se napojí na trasu Labské stezky směrem do Veletova (úsek A4b), kde tato etapa končí.

Alternativní varianta počítá se stejným výchozím bodem, avšak trasa povede až za slepé rameno řeky, podél hranice EVL Lžovické tůně. Odtud bude pokračovat po stávající polní cestě a rovněž se napojí na trasu Labské stezky do Veletova (úseky A4ab a A4b), kde etapa končí.

Etapa 2

Z Veletova bude vybudována nová asfaltová cyklostezka vedená po trase stávající (nezpevněné) komunikace podél řeky Labe a štěrkovny (úsek A5). Etapa č. 2, v celkové délce přibližně 8,6 km, povede z Veletova do Kolína, kde bude ukončena v úrovni pod Novým mostem (úsek A6).

Úsek A1

Tento úsek navazuje na plánovanou cyklostezku ve směru Týnec nad Labem – Chvaletice v místě přístaviště typu Roll-on/Roll-off. Následně bude cyklotrasa vedena pomocí cyklopruhů po silnici II/322 kolem vlakového nádraží a dále přes nově rekonstruovaný most v ulici Havlíčkova.

Úsek A2

Úsek začíná v ulici V Loužku, kde bude cyklotrasa vedena bez stavebních úprav. V části u řeky Labe, směrem k areálu mlýna, bude vybudována nová cyklostezka o šířce 3 m. V prostoru areálu mlýna bude stezka zúžena na 2,5 m a povede po nové nábrežní zdi v délce 60 m. Tato úprava zajistí, že mezi budovou mlýna a novým oplocením zůstane minimální šířka 8 m pro vnitroareálovou dopravu.

Za areálem mlýna bude cyklostezka ukončena a cyklotrasa bude dále pokračovat po účelové komunikaci v přístavišti u rekreačních objektů.

Úsek A3

Tento úsek cyklotrasy vede po zpevněných účelových komunikacích v areálu přístaviště a pokračuje až k místní čistírně odpadních vod. V celé délce nebude potřeba žádných stavebních úprav – trasa bude využívat stávající komunikace.

Úsek A4a

Trasa začíná u čistírny odpadních vod a vede podél řeky Labe, na samém okraji EVL Lžovické tůně. Slepé rameno řeky je překonáno novým mostem pro pěší a cyklisty o délce 100 m, který je navržen s jednou podpěrrou uprostřed. Úsek A4ba je alternativní trasou navazující na úsek A4a u čistírny odpadních vod, ještě před odbočením na historickou polní cestu. V rámci úseku A4ba je navržena rekonstrukce stávající panelové cesty vedoucí k vodním vrtům. Trasa se následně napojuje na plánovaný úsek A4a za mostem 1.

Úsek A4ab

Tato část cyklostezky navazuje na předchozí úsek A4a nebo alternativní trasu A4ba. Trasa zde nepokračuje podél řeky Labe, ale odbočuje k dalšímu slepému rameni, po stávající polní cestě. Následně vede po historické polní cestě, kde se napojuje na stávající trasu Labské cyklostezky – konkrétně na následující úsek A4b.

Tento úsek je přímým pokračováním trasy A4ba. Cyklotrasa zde vede po stávající cyklostezce, která využívá polní cesty směrem z východu do obce Veletov. V tomto úseku nejsou navrženy žádné stavební úpravy – trasa využívá již existující komunikace.

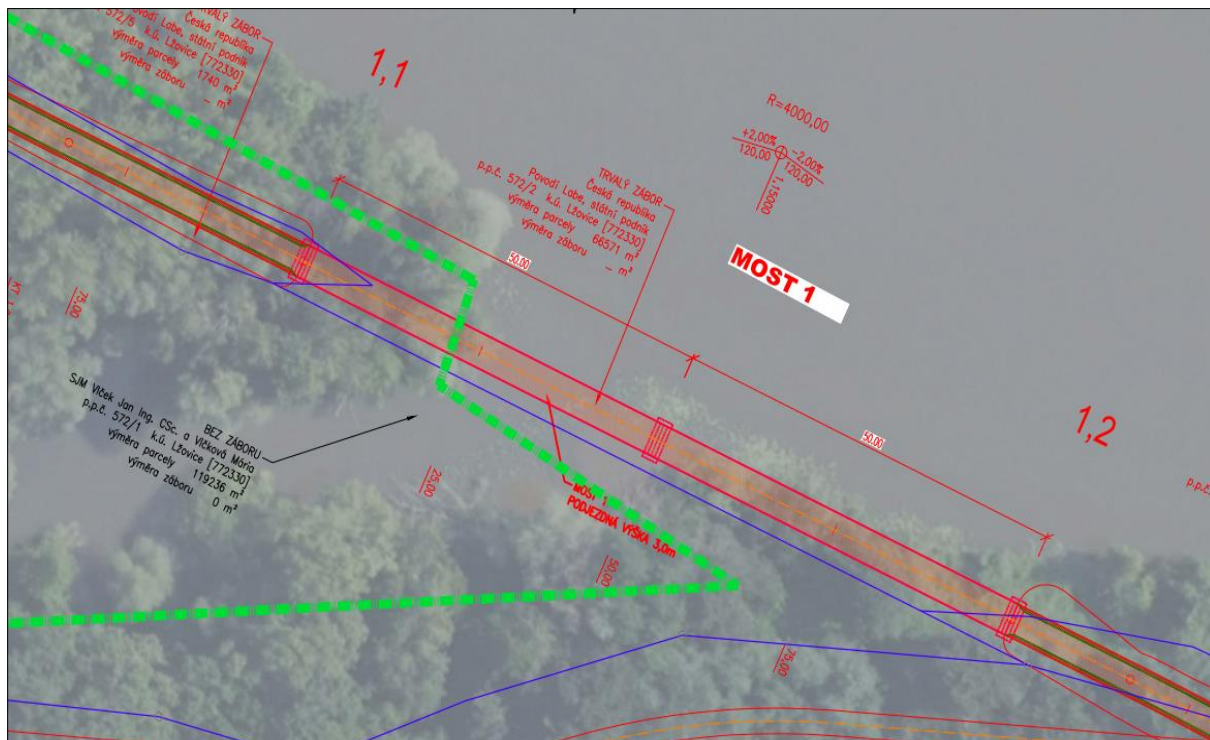
Cyklotrasa v tomto úseku sleduje trasu stávající Labské cyklostezky, která vede podél řeky Labe a šterkovny. Komunikace v okolí šterkovny je nezpevněná a za deštivého počasí se stává nesjízdnou pro cyklisty. Z tohoto důvodu oficiální průvodce doporučuje využít v případě nepříznivého počasí silnici II/322.

V rámci projektu je zde navržena novostavba cyklostezky typu C2 o celkové šířce 3,0 m, která bude mít konstrukci odpovídající vyššímu dopravnímu zatížení. Trasa vede přes pozemky soukromých vlastníků, a proto je před realizací nutné vyřešit majetkoprávní vztahy.

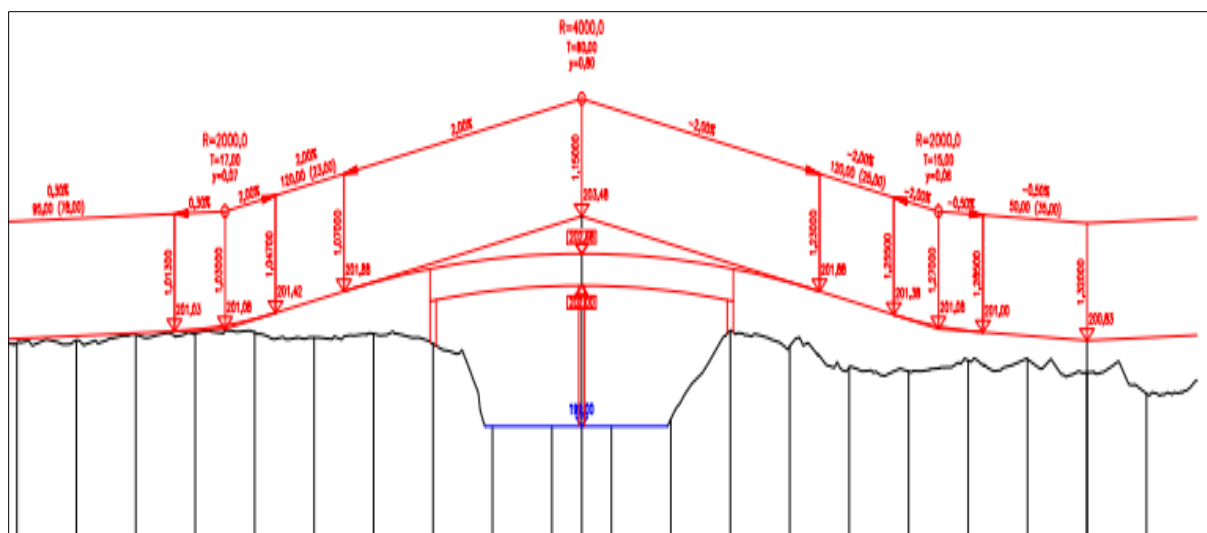
Trasa vede po stávající Labské cyklostezce podél řeky Labe. Komunikace je zde nezpevněná, a proto oficiální průvodce doporučuje v případě nepříznivého počasí využít silnici II/322.

V tomto úseku je navržena novostavba cyklostezky typu C2 o šířce 3,0 m, s konstrukcí přizpůsobenou vyššímu dopravnímu zatížení, zejména kvůli obsluze břehů správcem toku. Trasa v krátkém úseku prochází přes pozemky soukromých vlastníků, a proto je před zahájením stavby nutné vyřešit majetkoprávní vztahy.

Tento most bude realizován v případě realizace varianty A4a. Jedná se o most přes slepé rameno na území EVL Lžovické tůň.

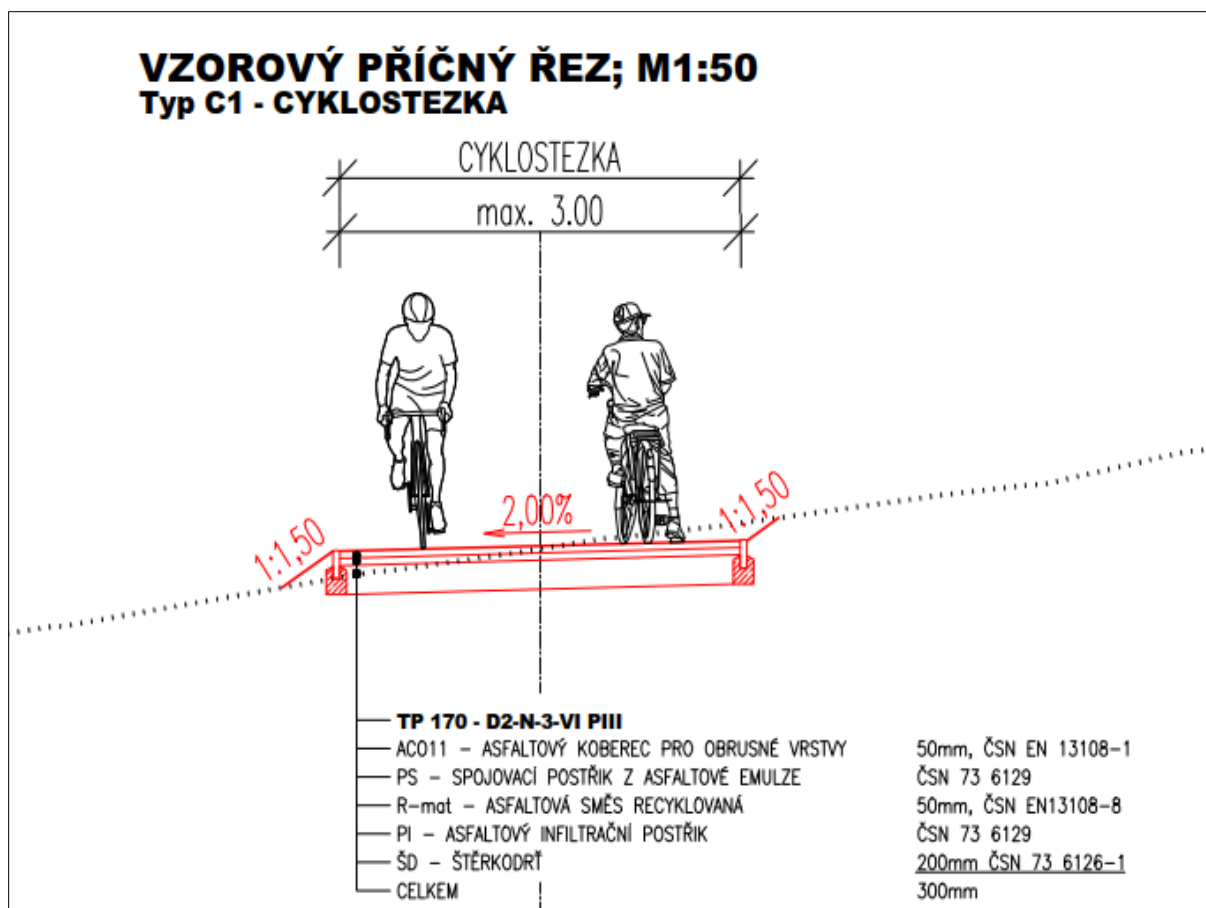


Obrázek 3 Situace ortofoto mostu 1 – km 1,000 – 1,200

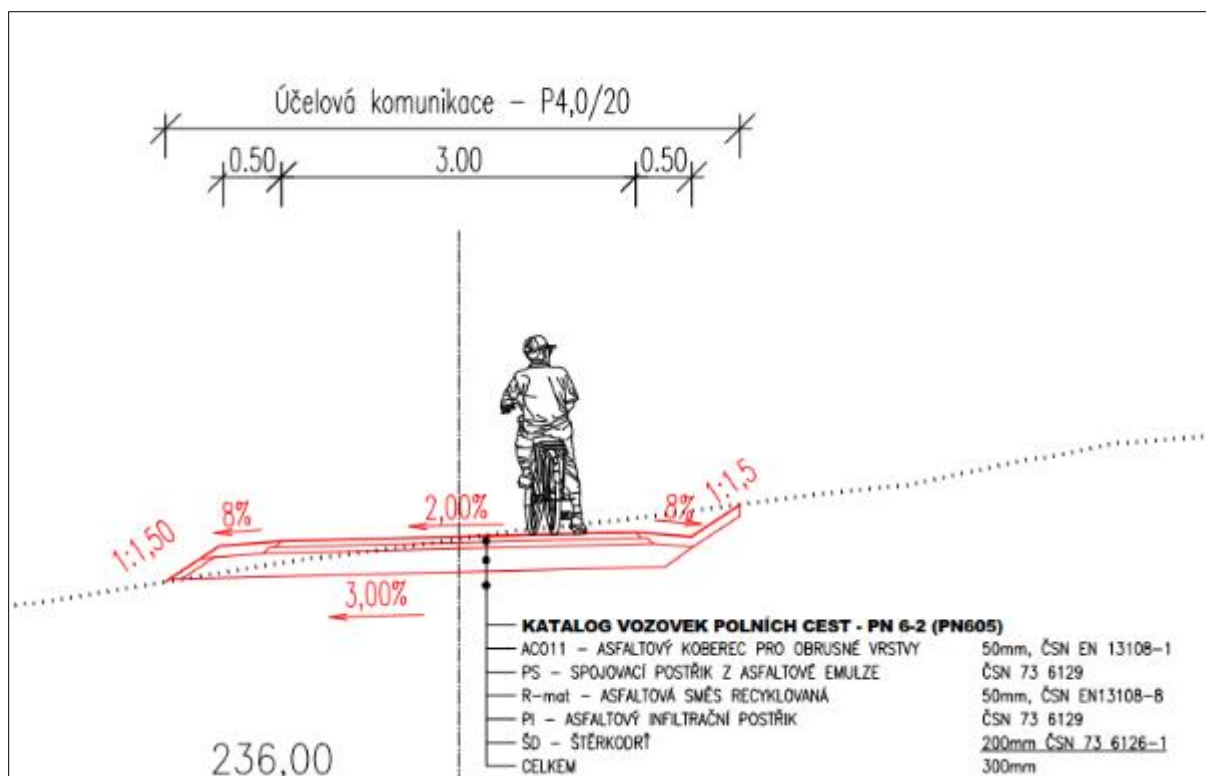


Obrázek 4 Podélný profil mostu 1 – km 1,000 – 1,200

Celková délka řešeného úseku:	cca 14 km
Základní šíře cyklostezky:	3 m
Povrch:	asfaltový beton
Most (při variantě úseku 4Aa)	100 m
Termín zahájení realizace záměru:	Etapa I. – 2027, Etapa II. – 2029
Termín dokončení realizace záměru:	Etapa I. – 2028, Etapa II. – 2030



Obrázek 5 Vzorový příčný řez, typ C1 – cyklostezka



Obrázek 6 Vzorový příčný řez, typ C2 – cyklostezka a účelová komunikace

4. SITUACE V ZÁJMOVÉ LOKALITĚ

Zájmové území

Předmětná lokalita se nachází ve Středočeském kraji, mezi městy Týnec nad Labem a Kolínem. Cyklostezka bude vedena přes několik katastrálních území: Týnec nad Labem, Lžovice, Záboří nad Labem, Svatá Kateřina u Svatého Mikuláše, Veletov, Konárovice, Starý Kolín, Tři Dvory a Kolín.

Realizace záměru nebude vyžadovat obnovu nebo výstavbu inženýrských sítí.

Dopravní napojení plánované cyklostezky bude z části na stávající úseky panelových cest zejména u Týnce nad Labem a obce Veletova. Případně bude cyklostezka vedena po vyšlapaných turistických stezkách. Jinak bude trasa cyklostezky vedena mimo existující trasy.

Zájmová lokalita se nachází v nivě řeky Labe. Terén je zde nížinný a převážně rovinný, s nadmořskou výškou pohybující se přibližně mezi 190–210 m n. m. Jedná se o přírodně cenné území, kde se střídají luční porosty, vodní plochy a říční meandry, přičemž lokalita si zachovává přirozený charakter krajiny s minimálními zásahy člověka do terénního reliéfu.

V blízkém i širším okolí se však nachází řada stavebních objektů, zejména v okrajových částech měst a obcí.

Nejbližší obytná zástavba

Z provedení vyhodnocení vyplývá, že obytná zástavba se v přímém kontaktu se záměrem nachází pouze ve městech Týnec nad Labem, Kolín a v obci Veletov. V ostatních dotčených sídlech je záměr situován mimo souvislou obytnou zástavbu a zde nedochází k přímému dotčení obytného území. V rámci celé délky posuzovaného úseku nelze jednoznačně vymezit konkrétně nejbližší obytnou zástavbu. Stavba záměru je nicméně situována převážně mimo souvisle zastavěná území.

Při hlukové modelaci bývají u popisovaných objektů nejbližší obytné zástavby umístěny v souladu s požadavkem § 30 zákona č. 258/2000 Sb. resp. § 12 NV 272/2011 Sb. výpočtové body hlukové studie. Body bývají zvoleny dle definice venkovního chráněného prostoru stavby 2 m před obvodovým pláštěm uvedených domů, významným z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru. Výpočty bývají provedeny ve výpočtových hladinách pro různé typy objektů tak, aby byla objektivizována úroveň hlukové zátěže chráněného venkovního prostoru v předpokládaných výškách jednotlivých nadzemních podlažích. Výpočty bývají provedeny v souladu s § 20 odst. 3 pro dopadovou zvukovou vlnu.

Stávající hluková situace

V zájmové lokalitě hlukovou situaci ovlivňuje zejména hluk z provozu dopravy (silniční a železniční) a dále hluk vlivem činností stacionárních zdrojů v průmyslových areálech na okraji měst Týnec nad Labem a Kolín, tzn. na začátku a na konci trasy řešené cyklostezky. Jedná se především o areál Autocentrum Hájek, spol. s r.o. v Týnci nad Labem, v Kolíně jde především o firmy AVE Kolín s.r.o., Technoma a.s., Zaledesam s.r.o. aj. Předpokladem je, že svou činností tyto průmyslové areály nebudou ovlivňovat hlukovou situaci na nejbližší obytnou zástavbu v souběhu při výstavbě předmětné cyklostezky.

Hluk ze silniční dopravy je v širším okolí lokality představován ze silničních komunikací I., II., III. třídy a přilehlých místních komunikací. Hluk ze železniční dopravy je představován z provozu na dvou přilehlých tratích.

Pro získání hlukové situace (hluk z provozu dopravy) v zájmové lokalitě nebo v jejím širším okolí lze využít výstupy hlukového mapování silniční a železniční dopravy (součást IV. kola strategického hlukového mapování v roce 2022, jehož mapové výstupy jsou uvedeny dle geoportálu Ministerstva zdravotnictví ČR (<https://geoportal.mzcr.cz/SHM/>)). V důsledku nefunkčnosti služeb na geoportálu nebylo v době zpracování hlukového posouzení možné vyexportovat konkrétní výřezy map hlukového ukazatele L_{dvn} (hlukový ukazatel pro celodenní (celkové) obtěžování hlukem).

Kromě hluku z provozu dopravy, stacionárních a plošných zdrojů je hluková situace v širším okolí poblíž obydlených oblastí ovlivněna hlukem pocházejícím z místních stacionárních zdrojů (rodinné domy, objekty k bydlení a objekty k rekreaci), kde lze předpokládat hluk způsobený zejména provozem drobné techniky (sekačky, křovinořezy, vrtačky, či jiné drobné domácí techniky) používané pro údržbu nemovitostí a zahrad. Jejich působení je krátkodobé a časově nahodilé, převážně však jsou zdroje v provozu v denní době. Dle definice stacionárních zdrojů hluku (NV č. 272/2011 Sb., § 2, písm. p) se však za stacionární zdroje hluku nepovažují zdroje související s činnostmi spojenými s běžným užíváním bytu, bytového domu, rodinného domu, stavby pro rodinnou rekreaci a pozemků k nim náležejících, s výjimkou zařízení pro větrání a vytápění. Hlukovou situaci řešeného území pak dále utváří verbální projevy obyvatel, reprodukováná hudba, obecní tlampače apod.

5. ZDROJE HLUKU

Stávající hlukové zatížení posuzované lokality je v největší míře ovlivňováno liniovými zdroji hluku – provozem zejména silniční a železniční dopravy. Na stávajících trasách silnic se jedná zejména o komunikace I/38, II/125, II/322, II/327, III/3275 a další přilehlé místní komunikace. Hluk ze železniční dopravy je představován z provozu na dvou přilehlých tratích. Jedná se o železniční trať č. 010 (Kolín – Česká Třebová) a železniční trať č. 230 (Kolín – Havlíčkův Brod).

Jako stacionární a plošný zdroj hluku v blízkosti zájmové lokality lze chápat hluk vlivem činností stacionárních zdrojů v průmyslových areálech na okraji měst přilehlých měst a obcí.

5.1 PLOŠNÉ A STACIONÁRNÍ ZDROJE HLUKU

Mimo zdroje hluku v nejbližších průmyslových areálech, lze za plošný zdroj hluku s charakterem hluku dopravního je možno považovat provoz nákladních automobilů v prostorech mimo veřejné komunikace, zejména v různých areálech, staveništích apod. Jako plošný zdroj lze rovněž považovat plochu, na které budou probíhat stavební práce.

5.2 LINIOVÉ ZDROJE HLUKU

Za liniový zdroj hluku lze považovat provoz železniční dopravu na dvou přilehlých tratích. V úseku cyklostezky u města Kolín jde především se o železniční trať č. 010 (Kolín – Česká Třebová) a dále poblíž toku řeky Labe se jedná o železniční trať č. 230 (Kolín – Havlíčkův Brod).

Vzhledem k zaměření hlukového posouzení výstavby cyklostezky a rovněž absenci dat o celkovém vlakovém provozu na železniční trati 010 a 230 není součástí předkládaného hlukového posouzení kolejová doprava dále řešena.

Za liniový zdroj hluku lze považovat provoz na pozemních komunikacích, resp. provoz silniční dopravy na nejbližších komunikacích I/38, II/125, II/322, II/327, III/3275 a dalších přilehlých místních komunikacích.

Intenzita dopravy na přístupových komunikacích bude během výstavby záměru dočasně navýšena.

Provozní doba jednotlivých zdrojů (např. pohyb vozidel) nebude celoroční, naopak, na 1 místě bude působit pouze omezenou dobu podle postupu stavebních prací v ose cyklostezky.

V trase návozu materiálu NA se uvažuje **maximálně s 20 nákladními automobily (NA) za den v 1 směru**. Byl přijat předpoklad, že nákladní automobily budou v 1 směru odjíždět bez nákladu. Počet přejezdů (tam a zpět) za den vlivem výstavby záměru na dotčených silnicích je dvojnásobný. Průměrný počet nákladních vozidel za den předpokládáme reálně ve výši prvních jednotek NA.

Vliv pohybu prvních jednotek NA na hlukovou situaci po příjezdových trasách na stavenišťě bude zanedbatelný. Pro snížení hlučnosti na nebezpečných komunikacích doporučujeme snížení rychlosti pohybu vozidel na této trase. Případně rozložit pohyb NA po příjezdové trase v rámci celého dne, aby hluk z průjezdu NA nebyl obtěžující při průjezdu v krátkém časovém úseku.

Výstavba cyklostezky

Pro období výstavby řešené cyklostezky nebyly objednatelem dodány podklady ohledně přesné intenzity dopravy, počtu a typu mechanismů.

Během výstavby záměru bude hluk tvořen zejména z pohybu vozidel na příjezdové trase a z provozu mechanismů v místě výstavby.

Vzhledem k faktu, že v době řešení hlukového posouzení není k dispozici dokument Zásady organizace výstavby (ZOV), není možné vliv výstavby na hluk spočítat bez velké míry nejistoty.

Pro období výstavby je uvažován hluk vznikající na staveništi vlivem různých faktorů – pojezd vozidel po plochách staveniště prostřednictvím nákladní dopravy (NA) a provoz jednotlivých stavebních strojů např. nakladače, autodomíchávače, vrtání pilot, buldozerování atd. Šíření hluku vlivem výstavby záměru bude záviset i na meteorologických podmínkách. V letním období z důvodu rozsáhlejší výstavby oproti zimnímu období je obecný předpoklad nejvyšší frekvence pojezdu nákladních vozidel a činnosti stavební techniky na staveništi.

Posouzení období výstavby

Z důvodu absence dokumentu ZOV a také absence konkrétních dat vztahujících se k období výstavby jsou navrženy obecné intenzity dopravy (max 20 NA), které budou obsluhovat stavbu cyklostezky a také počty stavební techniky. Tyto intenzity dopravy a počty mechanismů v období výstavby by měly představovat hlukovou situaci, která bude drobně nadhodnocena oproti reálné hlukové situaci v místě stavby.

V rámci bodových zdrojů hluku jsou uvažovány níže uvedené zdroje, jejich akustické výkony a umístění:

- pásové/kolové nakladače, staveništní plocha – přesun a nakládání materiálu: $L_{wA} = 105,0$ dB(A), 1–2 ks v prostoru staveništní plochy
- vrtná souprava pro vrtání pilot, staveništní plocha, okolí mostu – vrtné práce: $L_{wA} = 95,0$ dB(A), 1 ks v prostoru staveništní plochy a mostu
- rypadlo Caterpillar 428C, staveništní plocha – skrývka zemin: $L_{wA} = 98,0$ dB(A), 1 ks v prostoru staveništní plochy
- dozer pásový D155AX-8, staveništní plocha – skrývka zemin: $L_{wA} = 112,0$ dB(A), 1 ks v prostoru staveništní plochy
- pokládka asfaltového lože, staveništní plocha – pokládka asfaltu: $L_{wA} = 99,0$ dB(A), 1 ks v prostoru staveništní plochy
- domíchávač, staveništní plocha – příprava směsí: $L_{wA} = 92,0$ dB(A), 1 ks v prostoru staveništní plochy
- staveništní doprava (NA), staveništní plocha – pohyby stavební mechanizace, ostatní zdroje hluku související s realizací záměru: $L_w = 60,0$ dB, uvažováno jako plošný zdroj o výkonu 60 dB/m² v prostoru staveništní plochy

Mimo liniových zdrojů – je součástí stavby uvažován provoz stavební mechanizace. Bodové zdroje hluku jsou uvažovány součástí obecného posouzení řešící období výstavby cyklostezky. Bodové zdroje jsou v hlukovém posouzení uvažovány vždy na okraj záboru stavby i když je zřejmé, že nebudou po celou dobu osmi souvisejících a sebe navazujících nejhlučnějších hodinách denní doby operovat pouze na tomto jednom místě. Z pohledu uvažované hlukové situace lze chápat tento souběh výčtu stavebních mechanismů a počtu přejezdů NA po navazujících silničních komunikacích a staveništních plochách jako nejhorší možný stav, ke kterému může dojít pouze teoreticky a po dobu časově omezenou.

Přípustné hygienické limity v období výstavby

Pro posouzení hluku ze stavební činnosti se stanovuje hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro hluk ze stavební činnosti $L_{Aeq,s}$, tak že se k hygienickému limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ stanovenému podle odstavce 3 přičte další korekce podle části B přílohy č. 3 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Tabulka 4 Korekce pro hluk ze stavební činnosti

Posuzovaná doba [hod]	Základní hodnota hyg. limitu [dB]	Korekce [dB]	Výsledný hygienický limit pro vyhodnocení hluku v období výstavby
od 6:00 do 7:00	50 dB	+ 10 dB	$50 + 10 = 60$ dB
od 7:00 do 21:00		+ 15 dB	$50 + 15 = 65$ dB
od 21:00 do 22:00		+ 10 dB	$50 + 10 = 60$ dB
od 22:00 do 6:00		+ 5 dB	$50 + 5 - 10 = 45$ dB

Provádění stavby se předpokládá pouze v denní době. Činnost těžké stavební techniky bude potřebné směřovat do doby od 7:00 do 21:00 hod, případně lze omezit délku činnosti stavební techniky v 8 souvisejících na sebe navazujících hodinách v denní době.

Pro období výstavby lze tedy uvažovat s hygienickým limitem **65 dB** (7:00 – 21:00 hod).

Hygienický limit pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích v denní době (6:00 – 22:00 hod) včetně souvislé dopravy na stavbě je **68 dB**. Takto stanovený hygienický limit odpovídá hodnotám 68 dB v denní době a 58 dB v noční době, jelikož posuzovaný zdroj hluku spadá do kategorie: Hluk z dopravy na pozemních komunikacích všech tříd vzniklých před 1. lednem 2001 - „staré“.

6. ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ

Předkládané posouzení bylo vypracováno společností AZ GEO, s.r.o. (zhotovitel) pro společnost PRAGOPROJEKT, a.s. (objednatel) pro účely zpracování Oznámení EIA záměru „Labská cyklostezka, úsek Týnec nad Labem – Kolín“.

Předmětem tohoto posouzení je hodnocení vlivu výstavby liniové cyklistické infrastruktury mezi městy Týnec nad Labem a Kolín, na hlukovou situaci okolí. Posouzení je provedeno bez zahrnutí numerického modelování.

Stavební postupy a využití stavebních zařízení během výstavby se budou odvíjet od možností budoucího zhotovitele stavby, jehož stupeň mechanizace, pracovní kapacita a technologie nejsou v době zpracování posouzení známy. Pro zpřesnění byl uveden předpokládaný výčet stavební mechanizace, která by mohla obsluhovat stavbu. Výčet stavební mechanizace vycházel dle obdobných záměrů, které byly v minulosti řešeny. Zároveň byl výčet stavební mechanizace konzultován s projektanty a bylo navrženo nasazení mechanizace na horní množstevní hranici, tedy na straně bezpečnosti. V dalším stupni projektové dokumentace budou zpracovány podrobné zásady organizace výstavby (ZOV) pro etapu výstavby, a to především s ohledem na minimalizaci vlivu staveništní dopravy a strojního nasazení na chráněnou obytnou zástavbu.

Na základě provedeného hodnocení lze vyslovit následující závěry:

- 1) V oblasti vlivu posuzovaného záměru nedochází dle strategického hlukového mapování, intenzit dopravy dle dostupného CSD ŘSD 2020 a počtu průmyslových areálů k překračování hygienických limitů z provozu dopravy na pozemních komunikacích a stacionárních zdrojů hluku. Limity jsou dle předpokladu splněny.
- 2) Vzhledem k charakteru posuzovaných zdrojů je zřejmé, že hluk do okolí bude emitován z mobilních zdrojů dopravy a stavební mechanizace.
- 3) Na základě zkušeností s obdobnými záměry lze odhadnout, že výstavba může maximálně zhoršit hlukovou situaci o první jednotky dB a **dočasně** zhoršit hlukovou situaci v nejbližším okolí záměru. Předpokladem ovšem je dodržení hygienického limitu u nejbližší obytné zástavby, resp. nejbližšího chráněného venkovního prostoru.
- 4) Hygienický limit jak z dopravy, tak ze stavebních činností bude dodržen i vzhledem k tomu, že stavební práce budou probíhat v denní době, tj. $L_{Aeq,S}$ (7:00 do 21:00 hod).
- 5) Se stavebními pracemi související doprava bude provozována pouze v denní době, tj. $L_{Aeq,16h}$ (6:00 – 22:00 hod).

Vliv výstavby na obtěžující hluk po omezenou dobu bude dočasný a celkově málo významný.

Pro snížení vlivu hluku v okolí výstavby přeložky doporučujeme opatření ke snížení hluku:

- zvolit mechanismy na stavbě s garantovanou nižší hlučností; dle možností umisťovat tyto mechanismy co nejdále od obytné zástavby;
- redukovat volnoběhy nákladních automobilů a strojů mimo silniční techniku na minimum;
- omezovat pohyb mechanismů v těsné blízkosti obytné zástavby; hlučná stacionární zařízení je možné stínit mobilními protihlukovými zástěnami s pohltivým povrchem;

- výstavba bude probíhat zejména v denní době od 7:00 do 21:00 hod (hygienický limit 65 dB); požadavky na noční práce je nutné v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky;
- kombinace hlukově náročných činností s činnostmi méně hlučnými, tj. zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dnu a tyto činnosti rozdělit do více dnů s menších časovými úseky;
- s dostatečnou časovou rezervou informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech spojených s vyšším hlukem.

V případě hluku ze stavby bude rozhodující dodržování výše uvedených obvyklých opatření, kterými lze hluk omezit, resp. snížit na co nejkratší možnou dobu. S ohledem na uvedené skutečnosti nebylo období výstavby v rámci hlukového posouzení v tomto stupni realizace modelově posouzeno.

Vliv obtěžujícího hluku bude po omezenou dobu v rámci výstavby a celkově málo významný.

V Ostravě, dne 17. října 2025