

# HLUKOVÁ STUDIE

**Betonárna TBG METROSTAV**

**Hodkovická ul., 252 50 Vestec**



Oznamovatel	PSK TUZAR s.r.o., Ostrovského 971/11, 150 00 Praha 5 – Smíchov, IČ: 256 04 678
Název stavby	Betonárna TBG METROSTAV, Hodkovická ul., 252 50 Vestec
Důvod zpracování studie	Podklad pro zjišťovací řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP
Umístění stavby	Pozemek parc. č. 195/9 a 197/160 v katastrálním území Vestec u Prahy [781029] Obec Vestec [513458], okres Praha-západ, Středočeský kraj
Datum vydání	28. května 2026
Zpracovatel	Ing. Martin Vejr, Křešínská 412, 262 23 Jince
Tel.	607 863 335
E-mail	<a href="mailto:vejrmartin@gmail.com">vejrmartin@gmail.com</a>

*martin vejř*  
**Ing. MARTIN VEJR**  
KŘEŠÍNSKÁ 412, 262 23 JINCE  
IČ: 71355154 DIČ: CZ7704271113  
TEL.: 607 863 335

---

Obsah	strana
<b>1 ÚVOD</b>	<b>3</b>
<b>2 PODKLADY</b>	<b>3</b>
<b>3 STRUČNÝ POPIS ZÁMĚRU A SITUAČNÍ VAZBY</b>	<b>4</b>
<b>4 POUŽITÁ METODIKA VÝPOČTU</b>	<b>6</b>
<b>5 HYGIENICKÉ LIMITY</b>	<b>6</b>
<b>6 VÝPOČTY A HODNOCENÍ HLUKU Z PROVOZU AREÁLU BETONÁRNY</b>	<b>8</b>
6.1 Zdroje hluku ve venkovním prostředí	8
6.2 Výsledky výpočtů a hodnocení	10
<b>7 VÝPOČTY A HODNOCENÍ HLUKU Z AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH</b>	<b>11</b>
7.1 Hluková situace v zájmové lokalitě – intenzity dopravy	11
7.2 Výsledky výpočtů a hodnocení hluku z automobilové dopravy	14
<b>8 NAVRŽENÁ PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ</b>	<b>16</b>
<b>9 UVÁŽENÍ NEJISTOT</b>	<b>16</b>
<b>10 ZÁVĚR</b>	<b>17</b>
<b>11 ÚDAJE O ZPRACOVATELI HLUKOVÉ STUDIE</b>	<b>17</b>

---

Přílohy:

- 1) Situace s umístěním referenčních bodů
- 2) Zobrazení hlukových pásem z provozu betonárny v rámci areálu betonárny  
(doprava na obslužných komunikacích a stacionární zdroje)
- 3) Zobrazení hlukových pásem z provozu automobilové dopravy na veřejných komunikacích

## 1 ÚVOD

Předmětem této hlukové studie je vyhodnocení záměru „Betonárna TBG METROSTAV“, z hlediska vlivu na hlukovou situaci v zájmové oblasti.

Záměrem je realizace horizontální betonárny s válcovým pětikomorovým zásobníkem kameniva osazeným na nosné ocelové konstrukci. Cementové hospodářství je tvořeno čtyřmi jednokomorovými sily o objemu 80 m<sup>3</sup> a dvěma jednokomorovými sily o objemu 100 m<sup>3</sup>. Vlastní technologie betonárny (silo kameniva, míchačka a sila na cement) bude opatřena obvodovým architektonickým „závojem“ proměnlivé výšky ze svislých ocelových uzavřených tenkostěnných profilů v barvách a logem TBG.

Betonárna bude umístěna v komerční zóně Vestec, na pozemcích parc. č. 195/9 a 197/160 v katastrálním území Vestec u Prahy [781029] v obci Vestec [513458].

Předpokládaná roční produkce betonárny je 80 000 m<sup>3</sup> za rok, tj. cca 200 tis. t vyrobené betonové směsi za rok. Předpokládaná průměrná denní produkce betonu je 200 m<sup>3</sup>/den (výjimečně až 400 m<sup>3</sup>/den). Předpokládaná špičková výroba betonu 80 m<sup>3</sup>/hod. Je uvažován dvousměnný provoz betonárny, 250 pracovních dnů za rok. Vyhodnocení vlivu provozu je provedeno pro maximální denní produkci až 400 m<sup>3</sup> vyrobené betonové směsi za den. Při běžném provozu bude denní produkce podstatně nižší.

Betonárna bude sloužit pro výrobu transportbetonu a betonových směsí dle receptur provozovatele. Transport vstupních surovin (kamenivo, písek, cement) do betonárny bude zajištěn v průměru 15 těžkými nákladními vozidly za den. Doprava pro návoz surovin bude směřována z Pražského okruhu po Vestecké spojnici, ul. Vídeňskou (silnice II. třídy č. 603) a ul. Hodkovickou (silnice III. třídy č. 10114). Expedici vyrobeného betonu odběratelům bude zajišťovat v průměru 27 autodomíchávačů s betonem za den, při výjimečné maximální denní produkci až 45 autodomíchávačů za den. Doprava zajišťující expedici betonu bude směřována po ul. Hodkovické (silnice III. třídy č. 10114) a dále směrem na ul. Vídeňskou (silnice II. třídy č. 603) a Vesteckou spojkou na Pražský okruh (50 % dopravy) nebo na Hodkovice, Zlatníky, Dolní Břežany (50 % dopravy – dle cílového místa odběratelů vyrobeného betonu).

Předmětem hlukové studie je zhodnocení vlivu provozu betonárny na hlukovou situaci v zájmové oblasti, zejména porovnáním s požadavky uvedenými v Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve vztahu ke stávající nejbližší hlukově chráněné zástavbě.

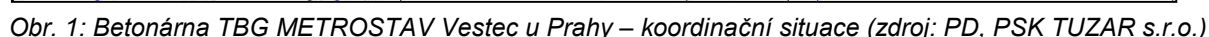
## 2 PODKLADY

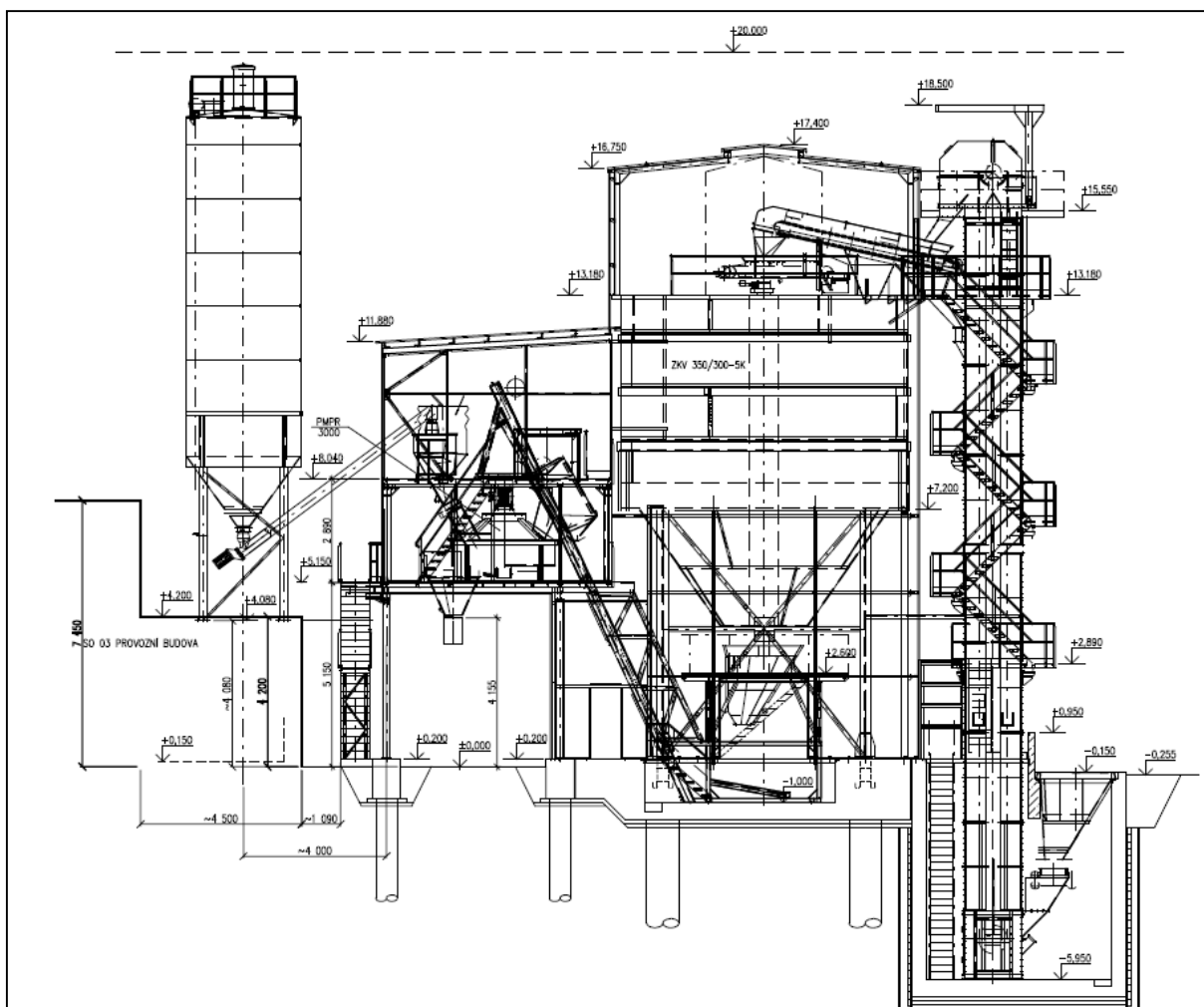
Ke zpracování hlukové studie byly použity následující podklady:

- Betonárna TBG METROSTAV, popis a technické parametry záměru, PSK TUZAR s.r.o., Ostrovského 971/11, 150 00 Praha 5 – Smíchov, květen 2026,
- Dopravně inženýrské údaje o intenzitách automobilové dopravy na silniční síti v roce 2020 a 2025 na silnici č. II/603 (sčítací úseky 1-0016 a 1-0020) a na Pražském okruhu (sčítací úsek 1-7280),
- Místní šetření v zájmové lokalitě s vlastním sčítáním dopravy na ul. Hodkovické dne 20. 5. 2026,
- Situace širších vztahů, situační výkresy,
- Český úřad zeměměřický a katastrální. Nahlížení do KN: <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz>,
- <https://mapy.cz/>,
- Vlastní archiv zpracovatele hlukové studie.

- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších zákonů.
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (naposledy Nařízení vlády č. 433/2022 Sb.).
- TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. vydání – platné od 15. 9. 2018).
- TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. vydání – platné od 22. 11. 2018).
- TP 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí (platné od 15. 5. 2019).
- Výpočet hluku za automobilové dopravy, Aktualizace metodiky Manuál 2018, verze 2020, metodika byla projednána, posouzena a schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR dne 5. 2. 2019, zn. 90/2019-910-UPR/3 a změny v aktualizaci 2020 byly akceptovány Ministerstvem zdravotnictví ČR dne 30. 11. 2020 pod č.j. MZDR 201516/2019-14/OVZ.
- Metodický návod MZ-HH ze dne 25. 10. 2023 (Věstník MZ ČR částka 14/2023) pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí.
- Aktualizace metodiky pro výpočet hluku z automobilové dopravy, manuál 2025, zpracovatel EKOLA group., spol. s r.o., schválilo Ministerstvo dopravy ČR,

Záměrem je realizace horizontální betonárny s válcovým pětikomorovým zásobníkem kameniva osazeným na nosné ocelové konstrukci. Cementové hospodářství je tvořeno čtyřmi jednokomorovými silami o objemu 80 m<sup>3</sup> a dvěma jednokomorovými silami o objemu 100 m<sup>3</sup>. Vlastní technologie betonárny (silo kameniva, míchačka a sila na cement) bude opatřena obvodovým architektonickým "závojem" proměnlivé výšky ze svislých ocelových uzavřených tenkostěnných profilů v barvách a logem TBG (viz vizualizace na titulní straně této studie a dále v samostatné příloze oznámení).





Obr. 2: Betonárna TBG METROSTAV Vestec u Prahy – řez technologií (zdroj: PD, PSK TUZAR s.r.o.)

Kamenivo bude zaváženo do podzemního přijímacího zásobníku a odtud bude dopravováno pomocí dvou vibračních podavačů do vstupní násypky korečkového elevátoru. Kamenivo z elevátoru je dopravováno vynášecím pásovým dopravníkem na otočný rozdělovací pás, kde dochází k rozřídění jednotlivých frakcí kameniva do příslušných komor zásobníku kameniva.

Vážení kameniva je prováděno v zásobníkové váze umístěné pod zásobníkem kameniva. Kamenivo je do váhy dopravováno segmentovými uzávěry. Z váhy je kamenivo dávkováno přes segmentový uzávěr do zavážecího skipového vozíku.

Cementové hospodářství je tvořeno čtyřmi jednokomorovými silami o objemu 80 m<sup>3</sup> a dvěma jednokomorovými silami o objemu 100 m<sup>3</sup>. Součástí každého silu je integrovaná trubková ocelová konstrukce. Sila byla dále doplněna podle platného nařízení vlády pro skladování sypkých hmot o nové prachové filtry s regenerací stlačeným vzduchem, pojistné přetlakové a podtlakové klapky, motýlkové podsilové uzavírací klapky s ručním ovládáním, čeřením, limitním a kontinuálním snímáním množství materiálu v sílech. Cement a popílek je dávkován do váhy cementu pomocí trubkových šnekových dopravníků fy WAM Modena.

Mísicí jádro je vybaveno planetovou míchačkou s vířivým mícháním PMPRE 3000/2000 fy PEMAT. Přesné dávkování jednotlivých složek je řešeno pomocí tenzometrických vah. Váhy vody jsou řešeny jako jednokomorové. Mísicí jádro je osazeno dvěma jednokomorovými váhami vody pro dávkování čisté a kalové vody zvlášť. Betonárna je vybavena dvěma jednokomorovými váhami pro dávkování tekutých přísad do betonu. Plně automatizované řízení výrobního procesu je zajišťováno řídicím programem ME 30 fy Martek.

Předpokládaná roční produkce betonárny je 80 000 m<sup>3</sup>, tj. cca 200 tis. t za rok. Předpokládaná průměrná denní produkce betonu je 200 m<sup>3</sup>/den (výjimečně až 400 m<sup>3</sup>/den). Předpokládaná špičková výroba betonu 80 m<sup>3</sup>/hod.

Vyrábět se budou betonové směsi o pevnostních třídách C-/5 až C 50/60. Výrobky jsou určeny pro konstrukce pozemních, inženýrských a dopravních staveb, betonované na staveništi a pro prefabrikované konstrukční dílce. Betony jsou vyráběny dle současných platných norem ČSN EN 206+A2:2021 a ČSN P 73 2404:2021 v souladu s ustanoveními zákona č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích.

#### Širší vztahy v zájmovém území

Nejbližší hlukově chráněný prostor se nachází východním směrem ve vzdálenosti 295 m od hranice areálu betonárny. Jedná se o rodinný dům č.p. 186 v ul. Hodkovicé ve Vestci u Prahy. Další rodinné domy ve Vestci u Prahy jsou ve vzdálenosti 420 – 520 m. Západním směrem za Pražským okruhem se nachází rodinný dům č.p. 59 v Hodkovicích u Zlatníků ve vzdálenosti 480 m.

## 4 POUŽITÁ METODIKA VÝPOČTU

Pro výpočty hluku byl použit výpočtový program HLUK+, verze 15.00 profi (č. licence 6125), který umožňuje výpočet hluku ve venkovním prostředí generovaného dopravními i průmyslovými zdroji hluku v území. V použité verzi výpočetního programu HLUK+ jsou kompletně implementovány dvě metodiky, které byly publikovány na stránkách ŘSD a pro výpočet hluku jsou závazné. Jedná se o TP 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí (schváleno MD ČR s účinností od 15. 5. 2019) a Manuál 2018 - Výpočet hluku z automobilové dopravy (schváleno MD ČR dne 5. 2. 2019 a na stránkách ŘSD uveřejněno v dubnu 2019) včetně Aktualizace metodiky Manuál 2018, verze 2020, metodika byla projednána, posouzena a schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR dne 5. 2. 2019, zn. 90/2019-910-UPR/3 a změny v aktualizaci 2020 byly akceptovány Ministerstvem zdravotnictví ČR dne 30. 11. 2020 pod č.j. MZDR 201516/2019-14/OVZ.

Při výpočtu je uvažován odrazivý terén. Histogram směrů a rychlostí větrů není ve výpočtu uvažován. Vzhledem k tomu, že se při prokazování plnění hygienických limitů odpočítává odraznost příslušné fasády dle Metodického návodu pro měření hluku a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí (Věstník Ministerstva zdravotnictví ČR 11/2017) jsou i výsledné hodnoty uváděny po korekci na odraz fasády, což umožňuje použít verze výpočtového programu HLUK+. Nejistota výpočtu daná výpočtovým modelem je ± 2,0 dB.

Umístění referenčních bodů je patrné z obrázku uvedeného v příloze č. 1. Referenční body pro hodnocení vlivu záměru z hlediska hluku byly umístěny u nejbližší hlukově chráněné zástavby, resp. na hranici chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru nejbližších objektů k bydlení, tj. 2 m před fasádou těchto objektů. Ekvivalentní hladina akustického tlaku A v referenčních výpočtových bodech byla počítána ve výšce jednotlivých podlaží nad úroveň terénu.

## 5 HYGIENICKÉ LIMITY

Ve smyslu Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění, se hygienický limit hluku v ekvivalentní hladině akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru (s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokofrekvenčního impulsního hluku) stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku  $L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB}$  a korekce přihlížející ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době.



Podle novely č. 433/2022 Sb. ze dne 7. prosince 2022, kterou se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů a která je účinná od 1. 7. 2023 se upravují korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru. V příloze č. 3 část A dle této novely zní:

Tab. 1: Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku podle NV č. 272/2011 Sb. (novela č. 433/2022 Sb.)

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

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce č. 1:

- 1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů. Pro seřaďovací 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 drahách, 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 drahách, 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 drahách prováděnou po 1. lednu 2001.“.

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

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

Dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších zákonů, se:

- chráněným venkovním prostorem stavby rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.
- chráněným venkovním prostorem rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť.

Podle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., v platném znění, vyplývají pro posouzení záměru následující hygienické limity v ekvivalentní hladině akustického tlaku A ve venkovním chráněném prostoru staveb. Jedná se o hygienické limity pro denní a noční dobu z dopravy na drahách a pozemních komunikacích umístěných a povolených před 1. lednem 2001.

#### Pro provoz stacionárních zdrojů hluku a dopravy v rámci areálu betonárny

- Hygienický limit hluku pro hluk z provozu záměru v rámci areálu – z provozu stacionárních zdrojů hluku a z dopravy na účelových komunikacích a parkovištích v rámci areálu:

$L_{Aeq,8h} = 50$  dB v denní době (6:00 – 22:00) – pro 8 na sebe navazujících nejhluchnějších hodin  
 $L_{Aeq,1h} = 40$  dB v noční době (22:00 – 6:00) – pro nejhluchnější hodinu

### **Pro dopravu na veřejných komunikacích podél příjezdové trasy do areálu betonárny**

Podle NV č. 272/2011 Sb. se hygienické limity na komunikace přiřazují podle roku povolení těchto komunikací, tzn. staré silnice do r. 2000 mají hygienický limit 68 dB v denní době a 58 dB v noční době, po r. 2000 pak 60 dB v denní době a 50 dB v noční době.

Příjezd do areálu betonárny je po silnici III. třídy č. 10114 (ul. Hodkovická) a silnici II. třídy č. 603 (ul. Vídeňská). Tyto komunikace v zájmovém území existovaly před rokem 2000, a tudíž jim náleží hygienický limit 68 dB v denní době a 58 dB v noční době.

- Hygienický limit hluku pro hluk z dopravy v blízkosti veřejných komunikací v zájmové oblasti:  
 $L_{Aeq,16h} = 68$  dB v denní době (6:00 – 22:00)  
 $L_{Aeq,8h} = 58$  dB v noční době (22:00 – 6:00) – pouze v chráněném venkovním prostoru staveb

Žádný ze stacionárních zdrojů souvisejících s provozem řešeného záměru „Betonárna TBG METROSTAV, Hodkovická ul., 252 50 Vestec“ není zdrojem hluku s tónovým charakterem.

## **6 VÝPOČTY A HODNOCENÍ HLUKU Z PROVOZU AREÁLU BETONÁRNY**

### **6.1 Zdroje hluku ve venkovním prostředí**

Zdroje hluku související s provozem areálu betonárny a projevující se ve venkovním prostředí je převážně technologie betonárny a související automobilová doprava. Dle způsobu šíření hluku do okolí lze zdroje hluku rozdělit na stacionární, liniové a plošné.

#### **6.1.1 Stacionární zdroje hluku**

Mezi stacionární zdroje hluku, které budou v provozu v souvislosti s provozem řešené betonárny, lze zařadit převážně technologická zařízení a jednotlivé technologické procesy. Celé mísicí jádro je opláštěno a zatepleno tepelně-izolačními sendvičovými panely, které omezují případnou prašnost a hlučnost a výrazně zlepšují celkový vzhled technologického celku. Opláštění zásobníku kameniva je řešeno skládaným pláštěm z vnějšího trapézového plechu a minerální tepelnou izolací kotvenou k plášti zásobníku kameniva. Vrchlík a prostor pod zásobníkem kameniva je opláštěn skládaným pláštěm z vnitřního a vnějšího trapézového plechu s vloženou minerální izolací.

V následující tabulce jsou uvedeny stacionární zdroje hluku situované ve venkovním prostředí a jejich akustické parametry. Provoz zařízení spojených s provozem záměru bude pouze v denní době.



Tab. 2: Stacionární zdroje hluku spojené s provozem betonárny

P.č.	Zdroj hluku	Akustický parametr zdroje v dB	Doba provozu v hodinách (den / noc)		L <sub>Aeq, 8hod</sub> v definované vzdálenosti od zařízení		Výška zdroje
			Běžný provoz	Teoretické projektované maximum	Běžný provoz	Teoretické projektované maximum	
1	Míchací jádro betonárny + expedice do mixů	L <sub>pA, 10 m</sub> 50 dB	2 / 0	8 / 0	L <sub>Aeq 8h</sub> 48,5 dB	L <sub>Aeq 8h</sub> 50,0 dB	5,0 m
2	Čelní kolový nakladač kameniva	L <sub>pA, 10 m</sub> 73 dB	1 / 0	7 / 0	L <sub>Aeq 8h</sub> 64,0 dB	L <sub>Aeq 8h</sub> 72,4 dB	2,5 m
3	Vykládka kameniva do boxů	L <sub>pA, 10 m</sub> 80 dB	0,3 / 0	1,5 / 0	L <sub>Aeq 8h</sub> 66,2 dB	L <sub>Aeq 8h</sub> 72,7 dB	2,0 m
4	Recyklace zbytkového betonu	L <sub>pA, 10 m</sub> 72 dB	1 / 0	2 / 0	L <sub>Aeq 8h</sub> 63,0 dB	L <sub>Aeq 8h</sub> 66,0 dB	2,0 m
5	Pneumatická doprava cementu do zásobníků	L <sub>pA, 10 m</sub> 70 dB	1 / 0	4 / 0	L <sub>Aeq 8h</sub> 61,0 dB	L <sub>Aeq 8h</sub> 67,0 dB	1,0 m

L<sub>pA, X m</sub> hladina akustického tlaku A ve vzdálenosti X m

Akustické parametry pro průměrnou dobu využití zařízení popř. doby jednotlivých procesů za směnu, tj. nejhluchnějších 8 hodin byly vypočteny podle následujícího vztahu:

$$L_{pAeqs} = 10 \cdot \log \left( \frac{t_s}{t_a} \right) + 10^{0,1 \cdot L_{pAs}}, \text{ kde}$$

L<sub>pAeq s</sub> je ekvivalentní hladina akustického tlaku A ve výpočtovém bodě od stroje, zařízení nebo procesu S [dB],

t<sub>s</sub> je doba používání stroje, zařízení či trvání procesu S během směny [min],

t<sub>a</sub> je doba trvání směny (tj. 8 hodin / 480 min/) [min],

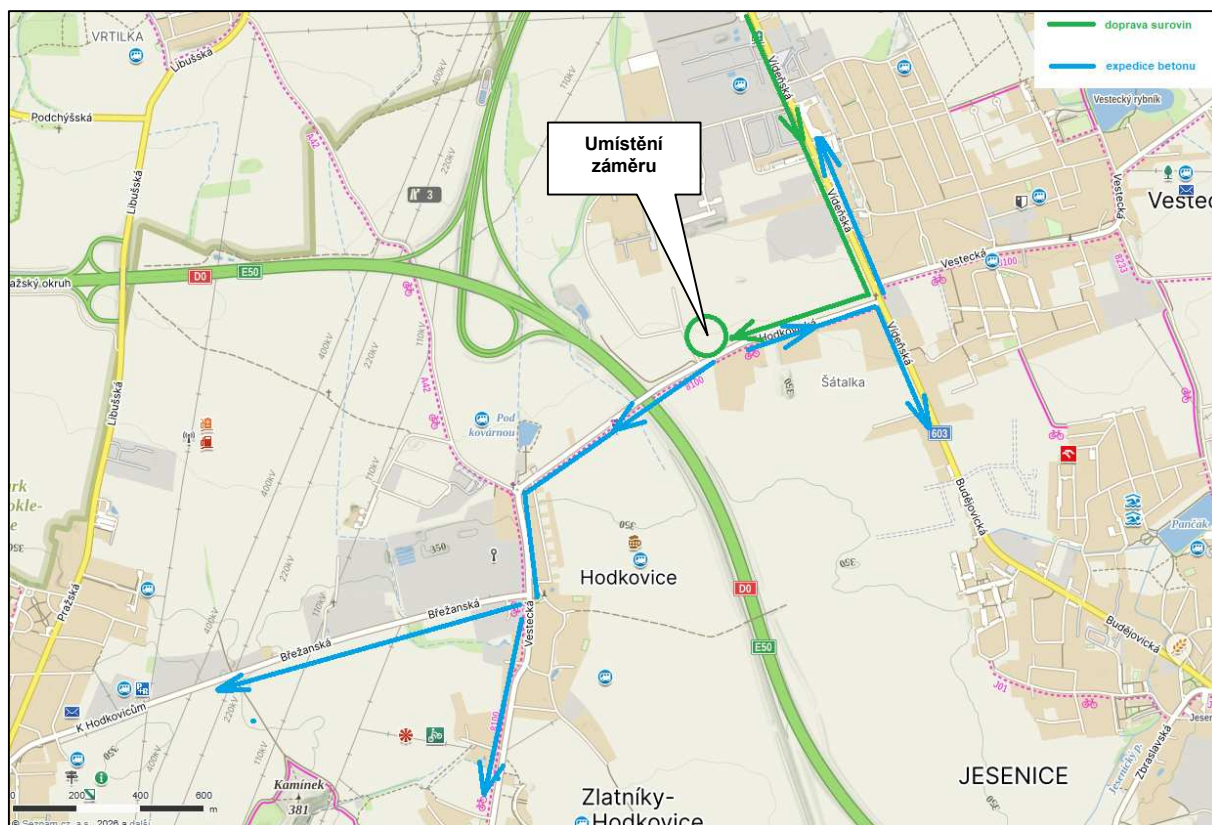
L<sub>pA s</sub> je hladina akustického tlaku A ve výpočtovém bodě od stroje nebo zařízení S [dB].

### 6.1.2 Liniové zdroje hluku

Liniovým zdrojem hluku je generovaná automobilová doprava provozem betonárny. Jelikož je provozní doba pouze v denní době, stejně tak i související doprava a hluk z dopravy bude generován provozem betonárny pouze v denní době.

Transport vstupních surovin (kamenivo, písek, cement) do betonárny bude zajištěn v průměru 15 těžkými nákladními vozidly za den. Doprava pro návoz surovin bude směřována z Pražského okruhu po Vestecké spojnici, ul. Vídeňskou (silnice II. třídy č. 603) a ul. Hodkovickou (silnice III. třídy č. 10114). Expedici vyrobeného betonu odběratelům bude zajišťovat v průměru 27 autodomíchávačů s betonem za den, při výjimečné maximální denní produkci až 45 autodomíchávačů za den. Doprava zajišťující expedici betonu bude směřována po ul. Hodkovické (silnice III. třídy č. 10114) a dále směrem na ul. Vídeňskou (silnice II. třídy č. 603) a Vesteckou spojkou na Pražský okruh (50 % dopravy) nebo na Hodkovice, Zlatníky, Dolní Břežany (50 % dopravy – dle cílového místa odběratelů).

Dopravní trasy související automobilové dopravy zajišťující dovoz vstupních surovin a expedici vyrobeného betonu jsou patrné z následujícího obrázku.



Obr. 2: Dopravní trasy související automobilové dopravy (zdroj: mapy.com)

### 6.1.3 Plošné zdroje hluku

Plošné zdroje hluku budou představovat odstavné a parkovací plochy v areálu betonárny. Parkování osobních automobilů (8 stání) je realizováno v rámci zpevněných ploch na vyznačených místech v areálu betonárny. Odstavné plochy pro nákladní automobily (7 stání) jsou v taktéž v areálu betonárny. Intenzita dopravy na těchto odstavných a parkovacích plochách je uvedena v předchozí kapitole.

## 6.2 Výsledky výpočtů a hodnocení

V tabulce č. 3 jsou uvedeny vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z vlastního provozu betonárny. Jedná se o zhodnocení vlivu stacionárních zdrojů hluku, provozu na odstavných plochách a účelových komunikacích v rámci areálu betonárny. Dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, jsou výsledné hodnoty stanoveny v denní době pro osm souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin.

Tab. 3: Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu betonárny

Číslo RB	Výška RB nad terénem [m]	Vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku $L_{Aeq, T}$ [dB]		
		maximální projektovaný výkon betonárny		
		areálová doprava	stacionární zdroje	celkem
1	2,0	22,8	29,1	30,0
	5,0	22,8	29,1	30,0
2	2,0	29,0	36,3	37,0
	5,0	29,0	36,3	37,0
3	2,0	24,8	31,2	32,1
	5,0	24,9	31,2	32,1
4	2,0	21,9	30,3	30,9
	5,0	21,9	30,3	30,9
5	2,0	9,9	14,8	16,0
	5,0	11,7	17,0	18,1

Zobrazení hlukových pásem z provozu betonárny v rámci areálu je uvedeno v příloze č. 2. Lokalizace výpočtových bodů je patrná ze situace v příloze č. 1.

Z výsledků výpočtů uvedených v tabulce výše je patrné, že hluk z provozu betonárny na hranici nejbližšího chráněného venkovního prostoru staveb, popř. na hranici nejbližšího chráněného venkovního prostoru **nepřekročí hygienický limit** v ekvivalentní hladině akustického tlaku A pro denní dobu hodnocenou pro nejhluchnějších 8 hodin jdoucích po sobě ( $L_{Aeq, 8h} = 50$  dB) ve smyslu Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. V noční době nebude betonárna provozována.

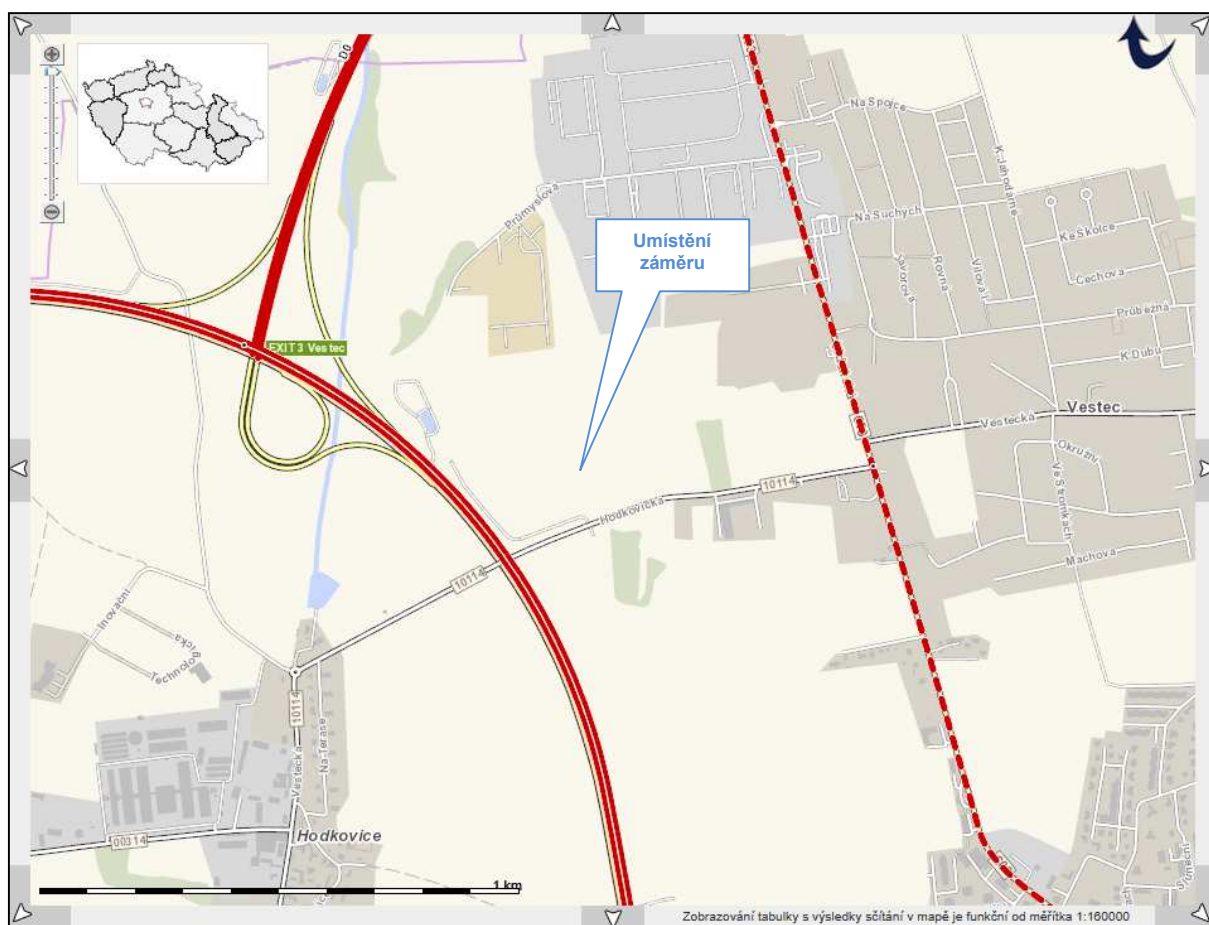
## 7 VÝPOČTY A HODNOCENÍ HLUKU Z AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH

### 7.1 Hluková situace v zájmové lokalitě – intenzity dopravy

#### Stávající hluková situace (nulová varianta)

Stávající hluková situace je v zájmové lokalitě ovlivněna zejména provozem automobilové dopravy na komunikacích procházejících zájmovou lokalitou. Jedná se zejména o provoz automobilů na komunikaci III. třídy č. 10114 (ul. Hodkovická), silnici II. třídy č. 603 (ul. Vídeňská) a na Pražském okruhu. Základním zdrojem údajů o intenzitách dopravy na komunikační síti je Celostátní sčítání dopravy (CSD). Sčítání probíhá ve zhruba pravidelných intervalech, aby bylo možné sledovat vývoj dopravních intenzit na komunikační síti jako celku. Do rozsahu CSD jsou zahrnuty všechny dálnice a silnice I. a II. třídy a vybrané úseky silnic III. třídy a místních komunikací.

Výsledky Celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2020 (CSD2020) jsou dostupné na webu: [https://scitani.rsd.cz/CSD\\_2020/](https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/).



Obr. 3: Komunikační síť v zájmové oblasti – celostátní sčítání dopravy 2020 (zdroj: <https://scitani.rsd.cz/>)

Jelikož na ul. Hodkovičské (silnice III. třídy č. 10114) nebylo provedeno v rámci CSD ŘSD v roce 2020 ani v roce 2025 sčítání dopravy, bylo pro účely výpočtu v této hlukové studii provedeno dne 20. 5. 2026 v době 14:00 – 16:00 hod sčítání vlastní.

V nulové variantě je hodnocena hluková situace ve stávajícím stavu, aniž by byl posuzovaný záměr realizován. Do výpočtu byly zadány intenzity dopravy na veřejných komunikacích pro stávající stav přepočtené na RPD1.

Podrobné výsledky sčítání jsou uvedeny v následujících tabulkách.



Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 1-0016)															... význam zkratek									
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV									
RPDI - všechny dny		voz/den	1 134	290	12	132	22	150	162	64	0	1	1 967	11 759	144	13 870								
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV									
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	1 330	365	15	166	28	190	203	80	0	1	2 378	12 322	146	14 846								
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	643	103	4	47	7	50	58	23	0	0	935	10 350	140	11 425								
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV											
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h											234	1 651										
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											222	1 567										
Těžká nákladní vozidla - TNV																TNV								
Hodnota TNV		voz/den															1 144							
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem	dle Manuálu 2020					OAL	NAL	NS	Celkem								
Roční průměr intenzit, den (06-18)		voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	9 799	731	354	113	10 997	Vysvětlení viz Podrobné výsledky					9 913	878	204	10 995							
Roční průměr intenzit, večer (18-22)		voz/den		1 804	74	36	21	1 935						1 825	88	23	1 936							
Roční průměr intenzit, noc (22-06)		voz/den		836	60	32	10	938						845	72	22	939							
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem							
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											1 631	155	58	25	31	1 900						
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS									
Koefficient nerovnoměrnosti dopravy		-											0.95	1.05	0.90	52.48								
Intenzita cyklistické dopravy																C								
Cyklistická doprava		cyklo/den															84							

Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 1-0020)										... význam zkratk									
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - všechny dny	voz/den	1 456	464	38	95	22	126	148	70	10	5	2 434	11 828	129	14 391				
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	1 752	590	50	121	29	167	193	91	13	6	3 012	12 873	136	16 021				
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	716	149	7	31	4	22	36	17	3	2	987	9 215	111	10 313				
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV						
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											290	1 713						
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											275	1 626						
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV				
Hodnota TNV	voz/den														1 282				
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem			dle Manuálu 2020	OAL	NAL	NS	Celkem					
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	9 972	987	330	101	11 390			Vysvětlení viz Podrobné výsledky	10 074	1 099	214	11 387					
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		1 842	99	34	19	1 994				1 860	110	24	1 994					
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		888	81	29	9	1 007				897	90	23	1 010					
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem				
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h									1 638	199	79	25	30	1 971				
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy										alfa			beta	gama	PS				
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-									1.06			1.06	1.00	62:38				
Intenzita cyklistické dopravy															C				
Cyklistická doprava	kyklo/den														82				

Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 1-7280)										... význam zkratk									
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - všechny dny		voz/den	4 497	1 480	411	432	335	6 577	24	0	0	0	13 756	26 261	198	40 215			
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	5 236	1 865	522	544	425	8 354	29	0	0	0	16 975	27 299	180	44 454			
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	2 665	484	124	141	101	1 983	13	0	0	0	5 511	24 532	255	30 298			
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV						
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h											1 166	3 716					
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											0	0					
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV				
Hodnota TNV		voz/den											18 816						
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem	dle Manuálu 2020		OAL	NAL	NS	Celkem						
Roční průměr intenzit, den (06-18)		voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	22 338	1 723	4 839	150	29 050	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	22 249	2 224	4 629	29 102						
Roční průměr intenzit, večer (18-22)		voz/den		4 682	251	878	31	5 842		4 664	324	908	5 896						
Roční průměr intenzit, noc (22-06)		voz/den		2 614	641	2 051	17	5 323		2 604	827	1 786	5 217						
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem				
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											2 612	459	208	842	3	4 124	
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy										alfa		beta		gamma		PS			
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy		-											0.81		1.14		0.71		62:38
Intenzita cyklistické dopravy															C				
Cyklistická doprava		kyklo/den											0						

Na webu ŘSD jsou též k dispozici předběžné výsledky z provedeného Celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2025 (CSD2025): <https://www.rsd.cz/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy>.

Hodnoty o intenzitách dopravy na řešených úsecích v zájmové oblasti v roce 2025 z výsledné sestavy byly použity do výpočtů této hlukové studie.

Výpočet stávající hlukové zátěže z dopravy na silniční síti v zájmové oblasti v roce 2026 je proveden z intenzit dopravy přepočtených z výsledků sčítání pro rok 2025 a růstových koeficientů vydaných v TP 225 "Prognóza intenzit automobilové dopravy, II. vydání" (Technické podmínky MD ČR - schválené s účinností od 12. října 2012).

Na komunikaci III/10114 (ul. Hodkovická) nebylo v období CSD 2020 ani připravovaného CSD 2025 v rámci Celostátního sčítání dopravy ŘSD sčítání provedeno. Z tohoto důvodu bylo zpracovatelem této hlukové studie dne 20. 5. 2026 provedeno orientační vlastní směrově nečleněné profilové sčítání dopravy v době 14:00–16:00 hod. v běžný pracovní den (úterý).

Tab. 7: Intenzity dopravy na ul. Hodkovická dne 20. 5. 2026 v době 14:00 – 16:00 hod. (vlastní sčítání)

Komunikace	Intenzita dopravy (počet vozidel v době 14:00 – 16:00 hod.)			
	OA	M	TNA + BUS	celkem
Ul. Hodkovická III/10114	723	26	57	806

Pro dvouhodinový interval 14:00–16:00 hod. představuje napočítaná intenzita zpravidla cca 10 % denního objemu dopravy. Po aplikaci příslušných přepočtových koeficientů vychází orientační hodnota RPD1 na ul. Hodkovické cca 6 700 vozidel/24 h, z toho přibližně 7 – 8 % tvoří těžká nákladní doprava a autobusy. Tyto hodnoty byly použity jako vstupní dopravní podklad pro výpočet hlukové zátěže v zájmové oblasti.

#### **Výhledová hluková situace včetně dopravy generované řešeným záměrem (aktivní varianta)**

V této variantě je modelován vliv automobilové dopravy na veřejných komunikacích v zájmové lokalitě v nulové variantě navýšený o dopravu generovanou provozem posuzovaného záměru na veřejných komunikacích.

Transport vstupních surovin (kamenivo, písek, cement) do betonárny bude zajištěn v průměru 15 těžkými nákladními vozidly za den. Doprava pro návoz surovin bude směřována z Pražského okruhu po Vestecké spojnici, ul. Vídeňskou (silnice II. třídy č. 603) a ul. Hodkovickou (silnice III. třídy č. 10114). Expedici vyrobeného betonu odběratelům bude zajišťovat v průměru 27 autodomíchávačů s betonem za den, při výjimečné maximální denní produkci až 45 autodomíchávačů za den. Doprava zajišťující expedici betonu bude směřována po ul. Hodkovické (silnice III. třídy č. 10114) a dále směrem na ul. Vídeňskou (silnice II. třídy č. 603) a Vesteckou spojkou na Pražský okruh (50 % dopravy) nebo na Hodkovice, Zlatníky, Dolní Břežany (50 % dopravy – dle cílového místa odběratelů).

## **7.2 Výsledky výpočtů a hodnocení hluku z automobilové dopravy**

V tabulce č. 8 jsou uvedeny vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu automobilové dopravy na veřejných komunikacích (pouze v denní době). Dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, jsou výsledné hodnoty stanoveny pro celou denní dobu. Výsledné hodnoty jsou již uváděny po korekci na odraz fasády, což umožňuje použít verze výpočtového programu.

Na základě výpočtů je dále zhodnocen předpokládaný nárůst ekvivalentní hladiny akustického tlaku z automobilové dopravy v posuzovaných referenčních výpočtových bodech vyvolaný automobilovou dopravou po realizaci záměru oproti ekvivalentní hladině akustického tlaku A v nulové variantě (tzn. oproti stávajícímu stavu). Vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku i změna v dB je provedena pro projektovanou kapacitu betonárny. Na základě výpočtů je dále hodnocena předpokládaná změna  $L_{Aeq,T}$  v posuzovaných referenčních bodech vyvolaná realizací řešeného záměru oproti variantě nulové.

Tab. 8: Vypočtené hodnoty  $L_{Aeq,T}$  z automobilové dopravy na veřejných komunikacích – den

Číslo RB	Popis RB	Výška RB nad terénem [m]	Vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku $L_{Aeq}$ [dB]		
			den - $L_{Aeq,16h}$		
			nulová varianta	aktivní varianta	změna v dB
1	východní fasáda rodinného domu č.p. 59, ul. Vestecká, Hodkovice u Zlatníků	2,0	59,2	59,3	+0,1
		5,0	59,3	59,3	0
2	severní fasáda rodinného domu č.p. 186, ul. Hodkovická, Vestec u Prahy	2,0	59,2	59,4	+0,2
		5,0	59,2	59,4	+0,2
3	severní fasáda rodinného domu č.p. 181, ul. Hodkovická, Vestec u Prahy	2,0	59,8	60,0	+0,2
		5,0	59,8	60,0	+0,2
4	západní fasáda rodinného domu č.p. 138, ul. Vídeňská, Vestec u Prahy	2,0	67,6	67,7	+0,1
		5,0	67,6	67,7	+0,1
5	západní fasáda rodinného domu č.p. 43, ul. Vídeňská, Vestec u Prahy	2,0	68,4	68,4	0
		5,0	68,4	68,4	0

#### Hodnocení stávající hlukové situace

Výpočtem bylo zjištěno, že v části hodnocených chráněných venkovních prostor staveb podél komunikace Vídeňské (silnice II. třídy č. 603) jsou již ve stávajícím stavu dosahovány, resp. překračovány hygienické limity hluku z automobilové dopravy na veřejných komunikacích ve smyslu aktuálně platného nařízení vlády č. 272/2011 Sb., tj. limit  $L_{Aeq,16h} = 68$  dB je v denní době překročen.

#### Hodnocení změn vyvolaných provozem záměru:

Automobilová doprava vyvolaná provozem betonárny představuje pouze malý podíl na celkové dopravní zátěži dotčených komunikací. Vypočtené navýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru staveb činí max. +0,2 dB v **denní době**.

Posuzovaný záměr tak nezpůsobuje významnou změnu stávající akustické situace v území. Veškerá doprava těžkých nákladních automobilů vyvolaná záměrem je realizována pouze v denní době.

**V noční době** nebude betonárna ani související automobilová doprava provozována. Vypočtené změny jsou tudíž nulové a nezpůsobí u žádné hlukově chráněné zástavby překročení hygienických limitů ve smyslu Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.

Zobrazení hlukových pásem z provozu automobilové dopravy na veřejných komunikacích je uvedeno v příloze č. 3 této hlukové studie.



## 8 NAVRŽENÁ PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ

Pro provoz betonárny jsou navržena následující protihluková opatření:

- Technickými prostředky a opatřeními zabezpečit stacionární zdroje hluku spojené s provozem řešeného záměru tak, aby jejich hlukové parametry nepřekračovaly hodnoty uvedené v tabulce vstupních údajů nových zdrojů hluku (viz tab. 2 v kap. 6.1.1) a nedošlo tak k překračování hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku A ve smyslu Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.
- V návaznosti na dopravní řešení věnovat pozornost organizaci nákladní dopravy v rámci vlastního areálu betonárny i příjezdové neveřejné komunikace. Vyloučit nebo alespoň co nejvíce omezovat zbytečný běh motorů nákladních automobilů a autocisteren naprázdno.
- V noční době nebude betonárna provozována.

## 9 UVÁŽENÍ NEJISTOT

Pro výpočty hluku byl použit výpočtový program HLUK+, verze 15.00 profi (č. licence 6125), který umožňuje výpočet hluku ve venkovním prostředí generovaného dopravními i průmyslovými zdroji hluku v území.

V použité verzi výpočetního programu HLUK+ jsou kompletně implementovány dvě metodiky, které byly publikovány na stránkách ŘSD a pro výpočet hluku jsou závazné. Jedná se o TP 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí (schváleno MD ČR s účinností od 15. 5. 2019) a Manuál 2018 - Výpočet hluku z automobilové dopravy (schváleno MD ČR dne 5. 2. 2019 a na stránkách ŘSD uveřejněno v dubnu 2019 a změny v aktualizaci 2020 byly akceptovány Ministerstvem zdravotnictví ČR dne 30. 11. 2020 pod č.j. MZDR 201516/2019-14/OVZ). Nejistota výpočtu daná výpočtovým modelem je  $\pm 2,0$  dB.

Histogram směrů a rychlostí větrů není ve výpočtu uvažován. Vzhledem k tomu, že se při prokazování splnění hygienických limitů odpočítává odraznost příslušné fasády dle Metodického návodu pro měření hluku a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí (Věstník Ministerstva zdravotnictví ČR 11/2017) jsou i výsledné hodnoty uváděny po korekci na odraz fasády, což umožňuje použitá verze výpočtového programu. Model pro výpočet hluku byl vypracován na základě průzkumu zájmové lokality a mapových podkladů v měřítku. Nové zdroje hluku a jejich akustické parametry spojené s provozem záměru byly zpracovateli poskytnuty projektantem stavby.

## 10 ZÁVĚR

Předmětem této hlukové studie je vyhodnocení vlivu realizace betonárny na pozemcích parc. č. 195/9 a 197/160 v katastrálním území Vestec u Prahy [781029] v obci Vestec [513458] na akustickou situaci v zájmové oblasti a porovnání s požadavky uvedenými v Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve vztahu ke stávající nejbližší hlukově chráněné zástavbě.

Na základě provedených výpočtů lze konstatovat, že hluk emitovaný provozem záměru (hluk z provozu stacionárních zdrojů a dopravy na účelových komunikacích, parkovištích a odstavných plochách v areálu betonárny) nepřekročí hygienické limity ve smyslu Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.

Výpočtem bylo prokázáno, že hluková situace v zájmové oblasti (zejména v okolí komunikace Vídeňská) je již ve stávajícím stavu dominantně ovlivněna intenzivní tranzitní dopravou na této komunikaci. Doprava vyvolaná posuzovaným záměrem představuje pouze malý podíl na celkové dopravní zátěži komunikace. Vypočtené navýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru staveb činí max. +0,2 dB v denní době. Posuzovaný záměr tak nezpůsobuje významnou změnu stávající akustické situace v území. Veškerá doprava těžkých nákladních automobilů vyvolaná záměrem je realizována pouze v denní době.

Po realizaci záměru se doporučuje měřením ověřit plnění hygienických limitů v nejvíce zatížených referenčních bodech.

## 11 ÚDAJE O ZPRACOVATELI HLUKOVÉ STUDIE

Ing. Martin Vejr  
Křešínská 412  
262 23 Jince  
IČ: 713 55 154  
Tel.: 607 863 335

Podpis:



Datum:

28. května 2026

Držitel autorizace dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Osvědčení vydalo Ministerstvo životního prostředí ČR pod č.j. 38479/ENV/08 dne 22.5.2008, prodloužení autorizace vydalo MŽP ČR pod č.j. 96939/ENV/12 dne 7.12.2012, pod č.j. MZP/2017/710/391 ze dne 8.8.2017 a pod č.j. MZP/2022/710/2474 ze dne 23.6.2022.

## **Příloha č. 1**

### **Situace s umístěním referenčních bodů**



- RB 1 – východní fasáda rodinného domu č.p. 59, ul. Vestecká, parc. č. st. 73, k.ú. Hodkovice u Zlatníků  
RB 2 – severní fasáda rodinného domu č.p. 186, ul. Hodkovická, parc. č. st. 285, k.ú. Vestec u Prahy  
RB 3 – severní fasáda rodinného domu č.p. 181, ul. Hodkovická, parc. č. st. 303, k.ú. Vestec u Prahy  
RB 4 – západní fasáda rodinného domu č.p. 138, ul. Vídeňská, parc. č. st. 63, k.ú. Vestec u Prahy  
RB 5 – západní fasáda rodinného domu č.p. 43, ul. Vídeňská, parc. č. st. 52, k.ú. Vestec u Prahy

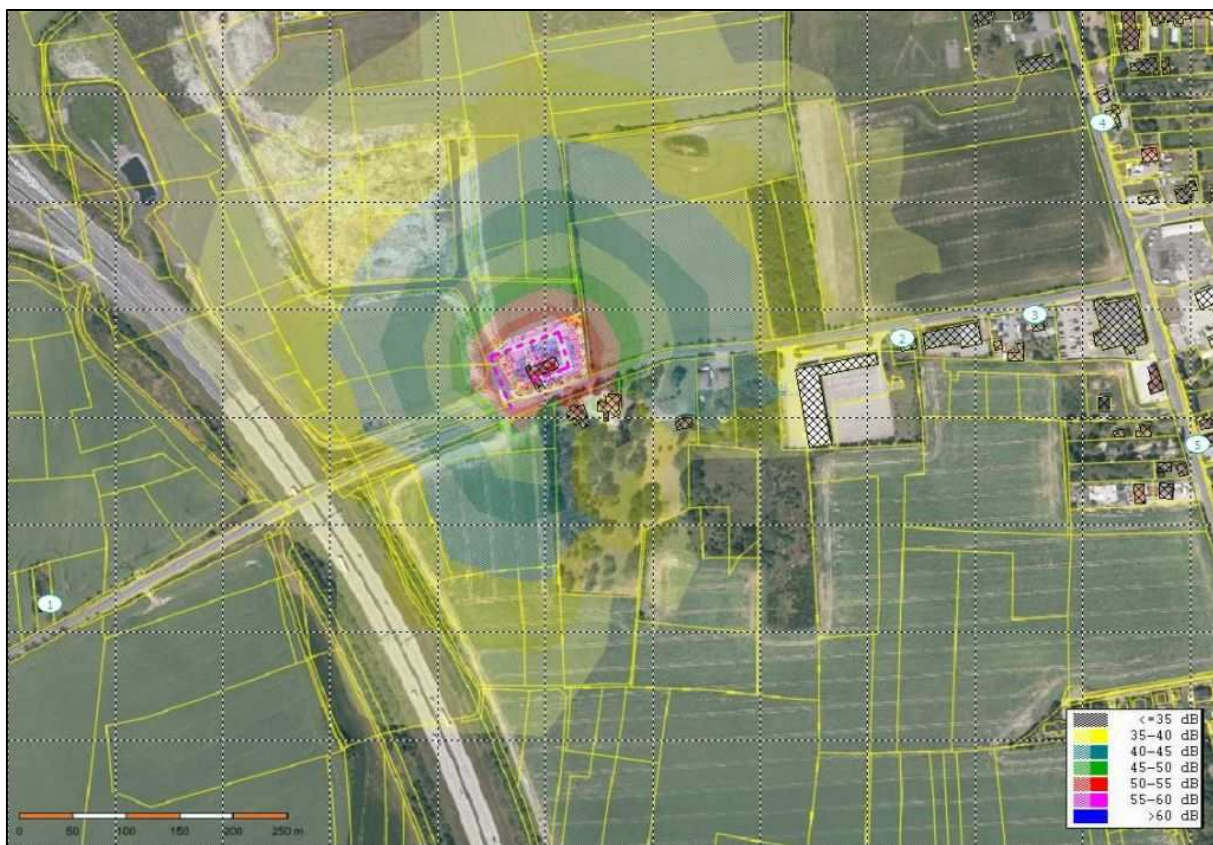
## **Příloha č. 2**

**Zobrazení hlukových pásem  
z provozu betonárny v rámci areálu  
(doprava na obslužných  
komunikacích a stacionární zdroje)**





*Hluková pásma ve výšce 2,0 m nad terénem – den*



*Hluková pásma ve výšce 5,0 m nad terénem – den*

## **Příloha č. 3**

# **Zobrazení hlukových pásem z provozu automobilové dopravy na veřejných komunikacích**



## Nulová varianta - stávající stav bez realizace záměru



*Hluková pásma ve výšce 2,0 m nad terénem – den*

## Aktivní varianta - stav včetně realizace záměru



*Hluková pásma ve výšce 2,0 m nad terénem – den*