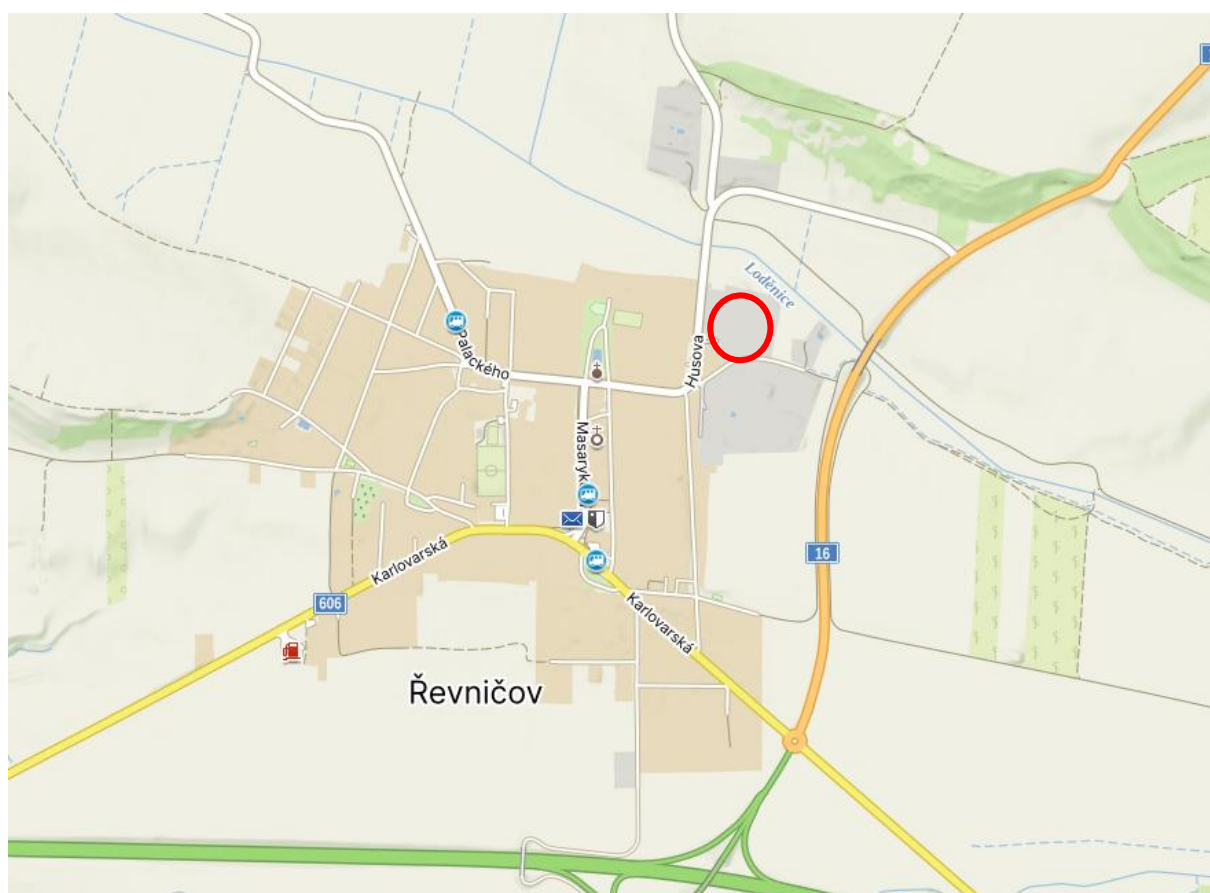


Investor:
Czech Industrial Development s.r.o.

„CID51_ŘEVNIČOV“

Hluková studie – období provozu



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

Červenec 2026

Obsah:

A.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
B.	ÚČEL	4
C.	POPIS ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ.....	5
D.	UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU	6
E.	CHARAKTERISTIKA ZDROJŮ HLUKU	7
F.	STÁVAJÍCÍ HLUKOVÁ ZÁTĚŽ	14
G.	METODIKA VÝPOČTU	15
H.	REFERENČNÍ BODY	16
I.	PLATNÉ HYGIENICKÉ LIMITY	18
J.	VYHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ	20
K.	ZÁVĚR	23
L.	PŘÍLOHY.....	23
M.	POUŽITÉ PODKLADY	24

A. Identifikační údaje

Investor:

Společnost: Czech Industrial Development s.r.o.

Sídlo: K Vodojemu 8, 150 00 Praha 5

IČ: 289 82 428

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

Zastoupená: RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D., jednatel

Se sídlem: V Lukách 446/12, Hradec Králové 7, PSČ 503 41

IČ: 287 663 00

- telefon: +420 776 813 743

- e-mail: dpacesna@eco-consult.cz

Odpovědný řešitel: Ing. Tomáš Staš

Spolupracoval: RNDr. Daniela Pačesná, Ph.D.

B. Účel

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

Cílem studie je zhodnotit akustickou situaci po realizaci záměru a prokázat, zda budou u nejbližší chráněné obytné zástavby plněny hygienické limity hluku. Předkládaná hluková studie zahrnuje níže uvedená hodnocení (den a noc) výhledové akustické situace v zájmovém území po realizaci záměru - provoz výrobně skladovacího areálu (při max. provozu) včetně související dopravy.

C. Popis zájmového území

V centrální části katastrálního území Řevničov na stávajících pozemcích druhu ostatní plocha, zastavěná plocha a nádvoří a trvalý travní porost, je navržena výstavba výrobně skladovací haly s parkovišti a souvisejícím zázemím. Záměrem oznamovatele je vytvořit výrobně skladovací areál na strategicky výhodném místě, které je dobře dostupné silniční kamionovou dopravou.

Území záměru je od nejbližší obytné zástavby vzdáleno cca 40 m. Jedná se o objekt Husova 539, Řevničov a další okolní objekty. Dopravně bude areál záměru napojen na ul. Husova. Z ul. Husova bude většina nákladní a osobní dopravy vedena na dálniční přivaděč a dálnici D6. Menší část nákladní a osobní dopravy může mířit v severním směru po silnici I/16 směrem na Slaný a dálnici D8. Malá část osobní dopravy může být prostřednictvím ul. Husova, Palackého a navazujících komunikací vedena do centra města Řevničov.

V západním sousedství navrženého záměru je dle platného územního plánu města Řevničov navržena plocha s budoucím využitím „SV - PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ – VENKOVSKÉ“. Z důvodu bezpečnosti výpočtu byla prostřednictvím orientačního výpočtového bodu tato plocha uvažována ve výpočtu hluku ze stacionárních zdrojů.

Jižně a východně od plochy navrženého záměru jsou provozovány stávající výrobní areály – výroba biopaliv (dřevěné brikety), prodej náhradních autodílů a doplňků, obchod s motorovými vozidly, doprava, zemní a stavební práce, třídící linka zemin a stavebních hmot, truhlářství, sběrný dvůr a ČOV. Tyto okolní zdroje hluku byly z důvodu možné kumulace variantně zohledněny ve výpočtu hluku ze stacionárních zdrojů. Z hlediska hluku z dopravy nebyla vyvolaná doprava těchto okolních provozů samostatně zohledněna, je součástí nasčítaných intenzit dopravy ŘSD 2020, se kterými tato HS počítá.

V blízkém okolí záměru (v k.ú. Řevničov) byl v poslední době (rok 2025) dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí projednáván projekt „STC2831 Zařízení ke sběru, skladování, úpravě a přípravě na opětovné použití odpadních baterií Řevničov“. Tento projekt je umístěn v dostatečné vzdálenosti od řešeného záměru (cca 1,7 km), je jiného charakteru a zároveň v blízkosti obytné zástavby nedojde ke kumulaci jím vyvolané dopravy s dopravou řešeného záměru. Z těchto důvodů bylo v této HS upuštěno od hodnocení možné kumulace hluku tohoto projektu.

D. Umístění záměru

Kraj: Středočeský

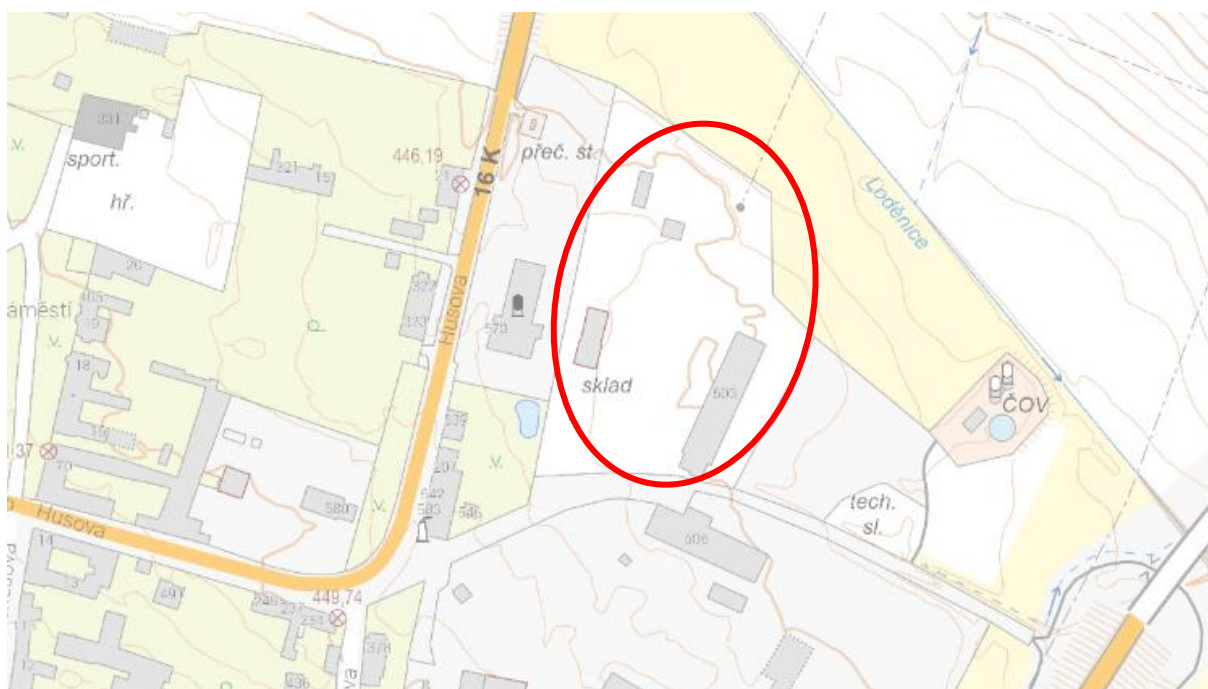
Katastrální území: Řevničov [745383]

Parcelní čísla: st. 622, st. 623, st. 469, st. 562/1, 3160/33, 3266/34, 3160/20, 3266/40, 3160/10, 3266/36, 3266/39, 3266/6, 3300/4

Obr. 1 Lokalizace umístění záměru na podkladu leteckého snímku



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



E. Charakteristika zdrojů hluku

Předmětem záměru je provoz výrobně skladovacího areálu s parkovišti a souvisejícím zázemím. Záměr je umístěn na parcelách p.č. st. 622, st. 623, st. 469, st. 562/1, 3160/33, 3266/34, 3160/20, 3266/40, 3160/10, 3266/36, 3266/39, 3266/6, 3300/4 v k.ú. Řevničov.

1. Identifikace stávajících zdrojů hluku

Záměr bude umístěn v centrální části katastrálního území Řevničov na stávajících pozemcích druhu ostatní plocha, zastavěná plocha a nádvoří a trvalý travní porost. Plocha záměru je ve stávajícím stavu využívána jako logistický či výrobní areál, který však již z hlediska dispozice a funkčnosti nevyhovuje současným požadavkům. Na ploše záměru se nacházejí stávající objekty, které budou v souvislosti s realizací záměru odstraněny. Demolice stávajících objektů není touto hlukovou studií řešena, bude řešena samostatným projektem. Dopravně bude areál záměru napojen na ul. Husova. Z ul. Husova bude většina nákladní a osobní dopravy vedena na dálniční přivaděč a dálnici D6. Menší část nákladní a osobní dopravy může mířit v severním směru po silnici I/16 směrem na Slaný a dálnici D8. Malá část osobní dopravy může být prostřednictvím ul. Husova, Palackého a navazujících komunikací vedena do centra města Řevničov. Území záměru je od nejbližší obytné zástavby vzdáleno cca 40 m. Jedná se o objekt Husova 539, Řevničov a další okolní objekty.

V západním sousedství areálu záměru je navržena plocha s budoucím využitím „SV - PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ – VENKOVSKÉ“. Z důvodu bezpečnosti výpočtu byla prostřednictvím orientačního výpočtového bodu tato plocha uvažována ve výpočtu hluku ze stacionárních zdrojů.

Stávající hluková zátěž je zejména hluk ze stávající výroby na ploše záměru, hluk v okolních výrobních, hluk z provozu na okolních silničních komunikacích, sezónně hluk ze zemědělských polních činností a komunální hluk města.

Hluková zátěž z okolních výrobníků je variantně zohledněna z důvodu možné kumulace ve výpočtu hluku ze stacionárních zdrojů. Vyvolaná doprava těchto okolních provozů v HS samostatně zohledněna není, je součástí nasčítaných intenzit sčítání dopravy CSD 2020, se kterým HS počítá.

Stávající hluková zátěž z dopravy nebyla změřena, zpracovatel vycházel ze sčítání dopravy v roce 2020, které bylo přepočteno dle metodiky stanovení výhledové intenzity automobilové dopravy TP 225, III. vydání na stávající stav (2026) a výhled (2028). Na nesčítaných komunikacích (ul. Husova, Masarykova, přivaděč dálnice) byla stávající intenzita dopravy (2026) stanovena odhadem na základě nejbližších sčítaných úseků a pro období výhledu (2028) přepočtena dle metodiky stanovení výhledové intenzity automobilové dopravy TP 225, III. vydání. Při hodnocení hlukové zátěže z dopravy vycházel dále zpracovatel z očekávaných intenzit dopravy vyvolaných provozem záměru.

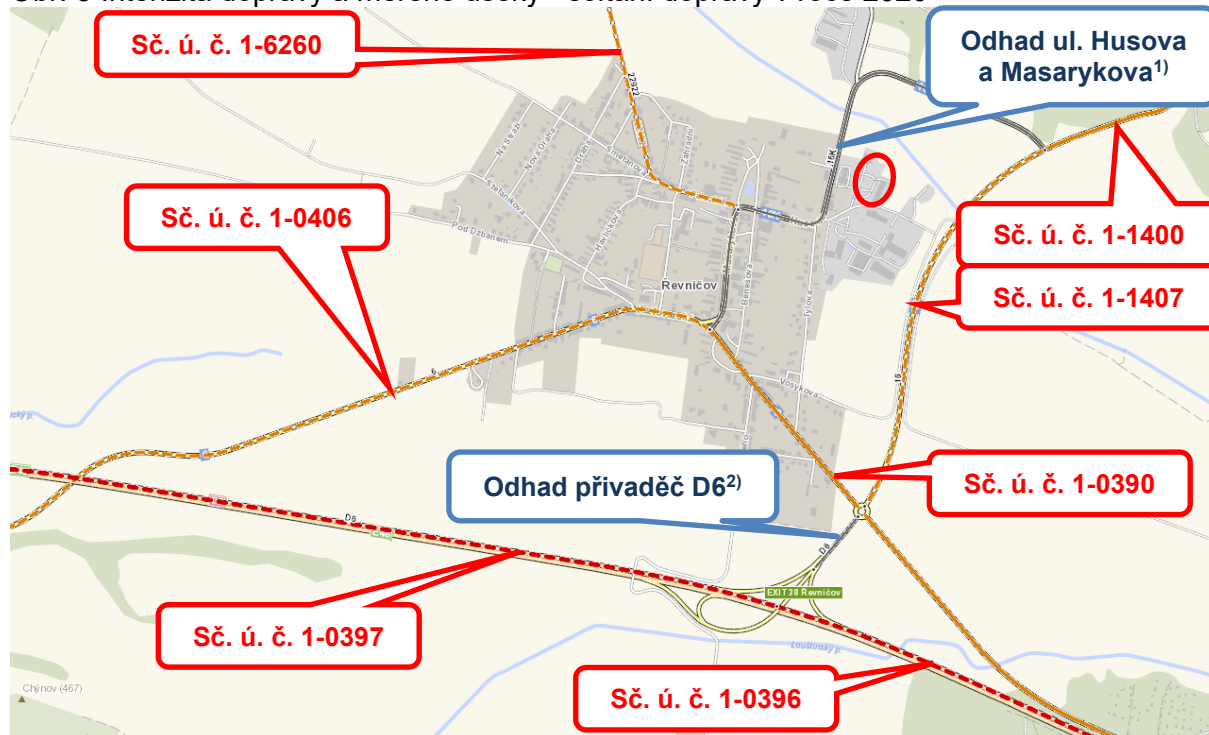
V době zpracování hlukové studie byly již k dispozici předběžné výsledky Celostátního sčítání dopravy 2025. Tyto výsledky však dosud nebyly finalizovány a v současné podobě neobsahují údaje nezbytné pro zpracování hlukového posouzení, zejména rozdělení dopravních intenzit na denní (06:00–22:00) a noční dobu (22:00–06:00). Z uvedených důvodů nebyly předběžné výsledky CSD 2025 pro účely této hlukové studie použity a jako výchozí podklad bylo využito poslední kompletní a metodicky uzavřené sčítání dopravy CSD 2020.

Po zveřejnění konečných výsledků CSD 2025 a souvisejících podrobných dopravních charakteristik lze v případě potřeby hlukové posouzení aktualizovat na základě nejnovějších dostupných údajů.

Stávající hluková zátěž z provozu stacionárních zdrojů nebyla změřena. Při modelaci hluku ze stacionárních zdrojů vycházel zpracovatel z odhadu na základě dostupných podkladů pro obdobnou výrobně skladovací halu a to na straně bezpečnosti výpočtu.

Zdroje hluku z dopravy stávající

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



- 1) Není k dispozici sčítání dopravy CSD 2020. Na straně bezpečnosti byla intenzita dopravy na tomto úseku stanovena jako rozdíl silničních úseků sč.ú. č. 1-1400 a sč.ú. č. 1-1407.
- 2) Není k dispozici sčítání dopravy CSD 2020. Na straně bezpečnosti byla intenzita dopravy na tomto úseku stanovena jako rozdíl dálničních úseků sč.ú. č. 1-0396 a sč.ú. č. 1-0397.

Tab. 1 Výsledky sčítání dopravy v roce 2020

USEK	ID1_OA	ID1_NA	ID1_NS	ID1_S	ID2_OA	ID2_NA	ID2_NS	ID2_S	ID3_OA	ID3_NA	ID3_NS	ID3_S
1-6260	825	70	16	911	151	7	2	160	68	6	2	76
1-0406	1643	199	100	1942	286	15	12	313	207	37	27	271
1-0390	2109	217	178	2504	398	22	30	450	240	44	53	337
1-1400	1776	158	356	2290	313	13	46	372	247	39	129	415
1-1407	1170	149	344	1663	209	13	49	271	181	47	174	402
Odhad ul. Husova a Masarykova	606	9	12	627	104	0	3	107	66	8	45	119
1-0396	8491	783	453	9727	1747	103	82	1932	818	187	123	1128
1-0397	7296	814	611	8721	1512	111	114	1737	760	233	191	1184
Odhad přivaděč D6	1195	31	158	1384	235	8	32	275	58	46	68	172

Vysvětlivky

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

Podle metodiky stanovení výhledové intenzity automobilové dopravy TP 225, III. vydání byly intenzity celostátního sčítání dopravy přepočteny na výpočtový rok 2026 – stávající stav a výpočtový rok 2028 - stav po realizaci záměru. Tyto intenzity byly zadávány do modelového výpočtu.

Tab. 2 Koeficienty přepočtu intenzit dopravy dle TP 225 pro dálnice v okolí záměru – CSD 2020

Koeficienty přepočtu pro rok:	2020	2026	2028
Osobní vozidla	1	1,07	1,09
Lehká nákladní vozidla	1	1,14	1,18
Těžká nákladní vozidla	1	1,05	1,06

Tab. 3 Koeficienty přepočtu intenzit dopravy dle TP 225 pro silnice I. třídy v okolí záměru – CSD 2020

Koeficienty přepočtu pro rok:	2020	2026	2028
Osobní vozidla	1	1,06	1,08
Lehká nákladní vozidla	1	1,12	1,16
Těžká nákladní vozidla	1	1,05	1,06

Tab. 4 Koeficienty přepočtu intenzit dopravy dle TP 225 pro silnice II. třídy v okolí záměru – CSD 2020

Koeficienty přepočtu pro rok:	2020	2026	2028
Osobní vozidla	1	1,06	1,07
Lehká nákladní vozidla	1	1,12	1,17
Těžká nákladní vozidla	1	1,05	1,06

Tab. 5 Koeficienty přepočtu intenzit dopravy dle TP 225 pro silnice III. třídy v okolí záměru – CSD 2020

Koeficienty přepočtu pro rok:	2020	2026	2028
Osobní vozidla	1	1,07	1,07
Lehká nákladní vozidla	1	1,12	1,16
Těžká nákladní vozidla	1	1,05	1,06

Stávající intenzity – rok 2026

Tab. 6 Intenzita dopravy na okolních komunikacích v roce 2026 – Sčítání ŘSD 2020

USEK	ID1_OA	ID1_NA	ID1_NS	ID1_S	ID2_OA	ID2_NA	ID2_NS	ID2_S	ID3_OA	ID3_NA	ID3_NS	ID3_S
1-6260	883	78	17	978	162	8	2	172	73	7	2	82
1-0406	1742	223	105	2070	303	17	13	333	219	41	28	288
1-0390	2236	243	187	2666	422	25	32	479	254	49	56	359
1-1400	1883	177	374	2434	332	15	48	395	262	44	135	441
1-1407	1240	167	361	1768	222	15	51	288	192	53	183	428
Odhad ul. Husova a Masarykova	642	10	13	665	110	0	3	113	70	9	47	126
1-0396	9085	893	476	10454	1869	117	86	2072	875	213	129	1217
1-0397	7807	928	642	9377	1618	127	120	1865	813	266	201	1280
Odhad přivaděč D6	1279	35	166	1480	251	9	34	294	62	52	71	185

Výhledové intenzity – rok 2028

Tab. 7 Intenzita dopravy na okolních komunikacích v roce 2028 – Sčítání ŘSD 2020

USEK	ID1_OA	ID1_NA	ID1_NS	ID1_S	ID2_OA	ID2_NA	ID2_NS	ID2_S	ID3_OA	ID3_NA	ID3_NS	ID3_S
1-6260	883	81	17	981	162	8	2	172	73	7	2	82
1-0406	1758	233	106	2097	306	18	13	337	221	43	29	293
1-0390	2257	254	189	2700	426	26	32	484	257	51	56	364
1-1400	1918	183	377	2478	338	15	49	402	267	45	137	449
1-1407	1264	173	365	1802	226	15	52	293	195	55	184	434
Odhad ul. Husova a Masarykova	654	10	13	677	112	0	3	115	71	9	48	128
1-0396	9255	924	480	10659	1904	122	87	2113	892	221	130	1243
1-0397	7953	961	648	9562	1648	131	121	1900	828	275	202	1305
Odhad přivaděč D6	1303	37	167	1507	256	9	34	299	63	54	72	189

2. Zdroje hluku z dopravy nové

Záměr bude umístěn ve městě Řevničov. Dopravně bude areál záměru napojen na ul. Husova. Z ul. Husova bude většina nákladní a osobní dopravy vedena na dálniční přivaděč a dálnici D6. Menší část nákladní a osobní dopravy může mířit v severním směru po silnici I/16 směrem na Slaný a dálnici D8. Malá část osobní dopravy může být prostřednictvím ul. Husova, Palackého a navazujících komunikací vedena do centra města Řevničov.

Tab. 8 Bilance dopravy

	Jednotka	Hala
Počet parkovacích stání pro osobní automobily	m.j.	32
Počet parkovacích stání pro nákladní automobily	m.j.	-
Počet nakládacích doků	m.j.	2
Počet drive-in - vjezdových doků	m.j.	2
Doprava nákladní celkem	vozidel/den	60
Doprava nákladní den	vozidel/den	49
Doprava nákladní noc	vozidel/den	11
Doprava osobní celkem	vozidel/den	90
Doprava osobní den	vozidel/den	74
Doprava osobní noc	vozidel/den	16

Pozn. - Jedno vozidlo přijíždějící a odjíždějící do areálu vykoná 2 jízdy, celkový počet jízd vyvolaných záměrem je tedy dvojnásobný

Tab. 9 Intenzita dopravy v jednotlivých úsecích dílčích komunikací – rok 2028

Úsek č.	Nový stav – intenzita dopravy			
	Den OA	Den NA	Noc OA	Noc NA
1-6260	1045+12	108+0	73+3	9+0
1-0406	2064+12	370+0	221+2	72+0
1-0390	2683+12	501+0	257+3	107+0
1-1400	2256+26	624+24	267+6	182+7
1-1407	1490+86	605+74	195+18	239+15
Odhad ul. Husova – směr SV	766+112	26+98	71+24	57+22
Odhad ul. Husova – směr JZ	766+36	26+0	71+8	57+0
Odhad ul. Masarykova	766+24	26+0	71+5	57+0
1-0396	11159+58	1613+50	892+12	351+10
1-0397	9601+28	1861+24	828+6	477+5
Odhad přivaděč D6	1559+86	247+74	63+18	126+15

Roční průměr intenzit dopravy přepočtený dle TP 225 na rok 2028

Číslo za znaménkem plus představuje nárůst intenzity dopravy vyvolané záměrem

3. Stacionární zdroje hluku - nové

Na nové budově budou vývody ze vzduchotechniky na střeše a pohyb vozidel po areálu. Tyto stacionární zdroje byly zahrnuty do výpočtu. Z důvodu snížení hlukové zátěže je potřeba volit umístění vzduchotechniky co nejdále od obytné zástavby (na odlehlé části haly).

Emise celkového hluku z vozidel platí v EU limit 74 dB pro osobní automobil, 80 dB pro nákladní. Manipulační technika se nebude pohybovat samostatně ve venkovním prostoru, nakládka bude v uzavřených docích. Maximální rozestupy dílčích zdrojů 3 m. Doba provozu OA v areálu 10 minut, NA pouze nakládka/vykládka 10 minut.

Tab. 10 Bilance dopravy záměru

	Jednotka	Počet stání	Obrátkovost den	Obrátkovost noc
Počet parkovacích stání pro osobní automobily	m.j.	32	148	32
Počet parkovacích stání pro nákladní automobily	m.j.	-	98	22
Počet nakládacích doků	m.j.	2		
Počet drive-in - vjezdových doků	m.j.	2		

Obslužné komunikace a parkoviště v areálu záměru byly do modelu vloženy jako zdroje hluku:

- 4x Parkoviště OA 8 míst - L_{WA} 70,0 dB (noc) a L_{WA} 74,0 dB (den)
- Liniový zdroj hluku – obslužná komunikace - L_{WA} 49,2 dB (noc) a L_{WA} 50,6 dB (den)
- Liniový zdroj hluku – obslužná komunikace - L_{WA} 49,0 dB (noc) a L_{WA} 50,3 dB (den)
- Liniový zdroj hluku – obslužná komunikace - L_{WA} 46,2 dB (noc) a L_{WA} 47,9 dB (den)
- Liniový zdroj hluku – obslužná komunikace - L_{WA} 34,4 dB (noc) a L_{WA} 38,0 dB (den)
- Liniový zdroj hluku – obslužná komunikace - L_{WA} 38,8 dB (noc) a L_{WA} 40,7 dB (den)
- Liniový zdroj hluku – obslužná komunikace - L_{WA} 47,1 dB (noc) a L_{WA} 47,1 dB (den)

Další drobná technická zařízení zajišťující odvětrání hygienického zázemí, rozvodny apod. budou ovládána časovými spínači a z hlediska typového provedení i umístění nebudou pro okolní venkovní prostor žádnými významnými zdroji hluku a ve výpočtech není s těmito zařízeními uvažováno. Rovněž dveřní clony atd., které budou instalovány uvnitř objektů, nejsou do výpočtu zahrnuty.

Vývody VZT - každé zařízení bude opatřeno tlumiči hluku, čímž dojde na zdroji k poklesu hlučnosti o cca 8 dB, v hlukové studii není s tlumiči uvažováno.

Tab. 11 Hodnoty akustického výkonu stacionárních zdrojů

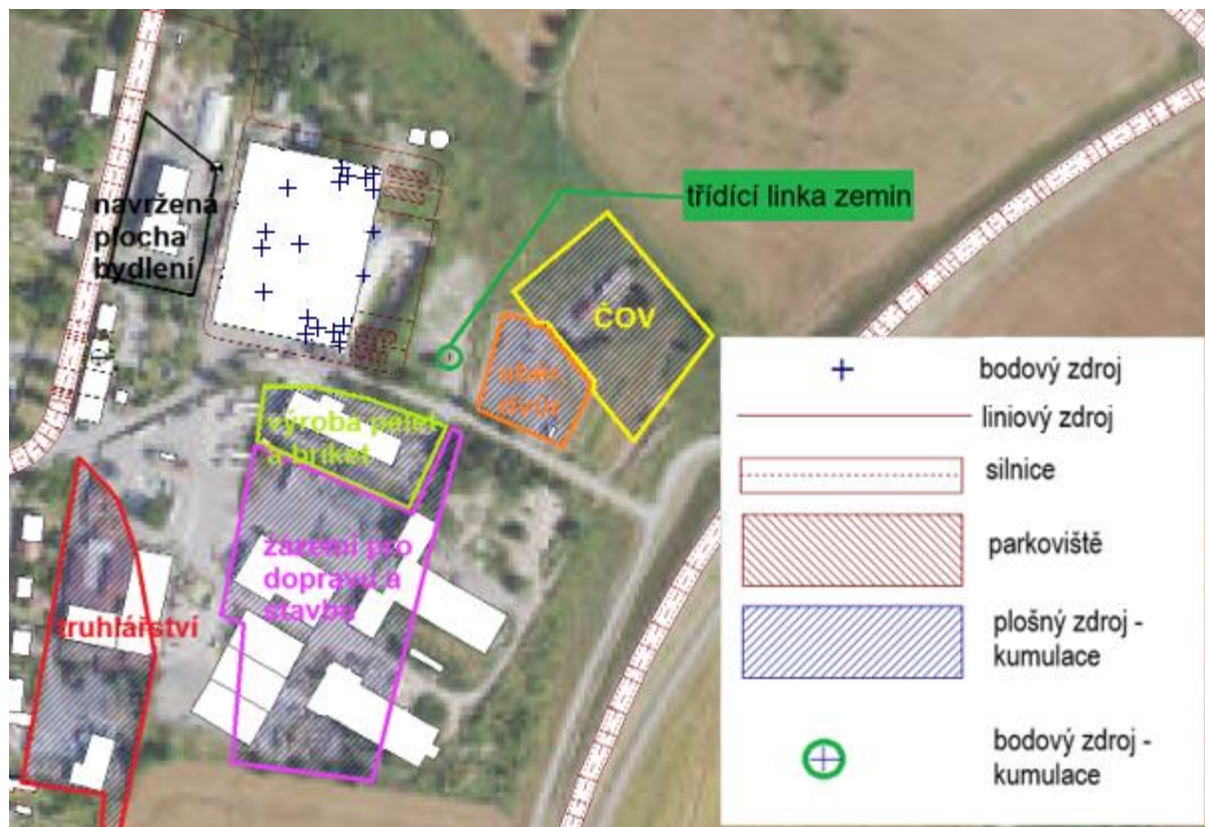
Zařízení	Umístění
VZT jednotka Rooftop ¹⁾ dB(A) $L_w(A)=75,4$, celkem 2 vývody o celkové hlučnosti 78,4 dB(A)	Střecha
Venkovní jednotka tepelného čerpadla ^{1,8)} dB(A) $L_w(A)= 53,0$, celkem 2 vývody o celkové hlučnosti 56,0 dB(A)	Střecha
Chladicí jednotka SPLIT ¹⁾ dB(A) $L_w(A)= 74,0$, celkem 8 vývodů o celkové hlučnosti 83,0 dB(A)	Střecha
Sání a výfuk VZT jednotky ¹⁾ dB(A) $L_w(A)= 40,0$, celkem 4 vývody o celkové hlučnosti 46,0 dB(A)	Střecha
Nakládací doky ²⁾ dB(A) $L_w(A)= 80,0$, celkem 2 zdroje o celkové hlučnosti 83,0 dB(A)	Vně haly
Nespecifikovaný zdroj hluku navíc ³⁾ dB(A) $L_w(A)= 90,0$, celkem 1 vývod o celkové hlučnosti 90,0 dB(A)	Střecha
Kumulace - Plošný zdroj – sousední areál sběrného dvora dB(A) $L_w(A)=80,0$, celkem 1 zdroj o celkové hlučnosti 80,0 dB(A) ⁴⁾ , provoz pouze v denní (06-22) době	Sousední areál
Kumulace - Plošný zdroj – sousední areál pro výrobu pelet a briket ⁵⁾ dB(A) $L_w(A)=80,0$, celkem 1 zdroj o celkové hlučnosti 80,0 dB(A) ⁴⁾ , provoz v denní (06-22) i noční (22-06) době	Sousední areál
Kumulace - Plošný zdroj – sousední areál zázemí pro dopravu a stavbu dB(A) $L_w(A)=80,0$, celkem 1 zdroj o celkové hlučnosti 80,0 dB(A) ⁴⁾ , provoz v denní (06-22) i noční (22-06) době ⁶⁾	Sousední areál
Kumulace - Plošný zdroj – sousední areál ČOV dB(A) $L_w(A)=80,0$, celkem 1 zdroj o celkové hlučnosti 80,0 dB(A) ⁴⁾ , provoz v denní (06-22) i noční (22-06) době ⁷⁾	Sousední areál
Kumulace - bodový zdroj – sousední areál s malou třídící linkou zemin a stavebních hmot dB(A) $L_w(A)=95,0$, celkem 1 zdroj o celkové hlučnosti 95,0 dB(A) ⁴⁾ , provoz pouze v denní (06-22) době	Sousední areál

- 1) Vzhledem k absenci konkrétní specifikace střešních technologických zařízení byly stacionární zdroje hluku stanoveny odborným odhadem na základě obdobného projektu stejné projekční společnosti. Převzaty byly hladiny akustického výkonu jednotlivých typů zařízení, přičemž počet zdrojů byl přiměřeně redukován s ohledem na velikost řešené haly.
- 2) Drive-in vjezdové doky nebudou zdrojem hluku ve venkovním prostředí a ve výpočtech nebyly uvažovány.
- 3) Z důvodu bezpečnosti výpočtu byl na řešené hale modelován 1 nespecifikovaný zdroj hluku o L_{WA} 90 dB navíc.
- 4) Okolní výrobní areály byly ve všech variantách výpočtu (stávající stav i varianty výhledu) zohledněny z hlediska možné kumulace hluku ze stacionárních zdrojů. Generovaná hluková zátěž z těchto okolních areálů není známa, byla stanovena odhadem na straně bezpečnosti hlukového výpočtu a se zřetelem na daný typ areálu. U většiny okolních areálů bylo s ohledem na typ výroby a bezpečnost výpočtu uvažováno s nepřetržitým 24 hod. provozem, výjimku tvoří areál sběrného dvora, truhlářská výroba a třídící linka, které jsou v provozu pouze v denní (06:00 -22:00) době.
- 5) Součástí areálu je prodej autodílů, který však není zdrojem významné hlukové zátěže.

- 6) Nelze vyloučit noční příjezdy parkovaných kamionů.
- 7) Nelze vyloučit noční provoz technologie ČOV.
- 8) Z důvodu neznalosti zdroje tepla pro záměr bylo na straně bezpečnosti uvažováno s hlučným zdrojem vytápění - tepelnými čerpadly (reálně bude areál pravděpodobně vytápěn plynem).

Pro studii je uvažovaná výška haly nad terénem 12 m (standardní výška pro haly obdobných parametrů).

Obr. 4 Zadávané zdroje hluchnosti v programu CadnaA



F. Stávající hluková zátěž

Stávající stav akustické situace z dopravy v území nebyl zjištěn. Pro potřeby modelového výpočtu stávající hlukové situace pro hluk z dopravy byly použity intenzity dopravy z celostátního sčítání v roce 2020, které byly přepočteny na základě TP 225 na stávající stav (rok 2026). Na nesčítaných úsecích byly intenzity dopravy odvozeny z okolních sčítaných úseků a dle TP225 přepočteny na aktuální výpočtový rok.

Tab. 12 Intenzita dopravy v jednotlivých úsecích dílčích komunikací – rok 2026

Úsek č.	Nový stav – intenzita dopravy			
	Den OA	Den NA	Noc OA	Noc NA
1-6260	1045	105	73	9
1-0406	2045	358	219	69
1-0390	2658	487	254	105
1-1400	2215	614	262	179
1-1407	1462	594	192	236
Odhad ul. Husova a Masarykova	752	26	70	56
1-0396	10954	1572	875	342
1-0397	9425	1817	813	467
Odhad přivaděč D6	1530	244	62	123

Roční průměr intenzit dopravy přepočtený dle TP 225 na rok 2026

Stávající stav akustické situace z provozu stacionárních zdrojů v území nebyl zjištěn.

V okolí navrženého záměru se nacházejí stávající výrobní areály – zejména na jihu a východě. Z důvodu vyhodnocení možné kumulace hluku ze stacionárních zdrojů byly tyto areály variantně zohledněny ve výpočtu hluku ze stacionárních zdrojů, viz tabulka č. 11 a obr. č. 4 výše.

Výpočet kumulace hluku z dopravy nebyl samostatně proveden, vyvolaná doprava stávajících okolních areálů je již zahrnuta v intenzitách dopravy CSD 2020, se kterým tato HS počítá.

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

G. Metodika výpočtu

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

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

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

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

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

H. Referenční body

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

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

Pro výpočet hlukové zátěže realizací záměru byly zvoleny vybrané referenční body u obytných domů, které budou záměrem nejvíce zatíženy.

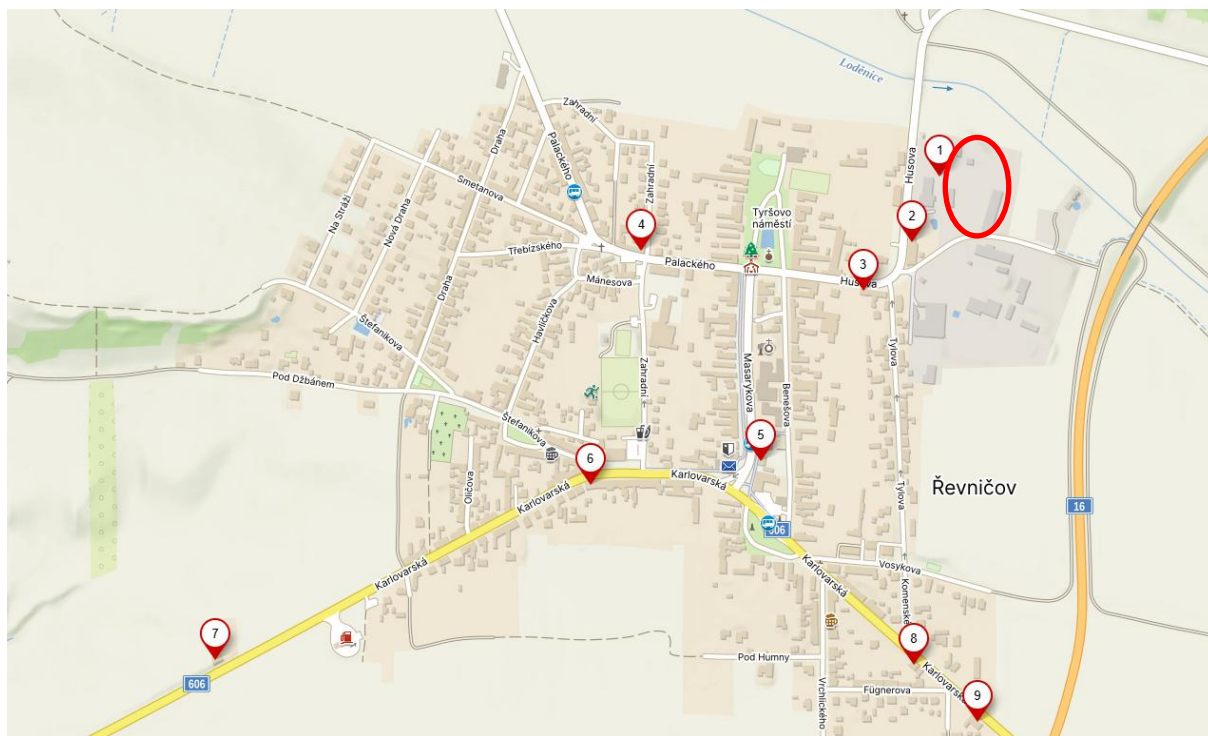
Popis jednotlivých referenčních bodů výpočtu je uveden v tabulce a jejich umístění je znázorněno na obrázku níže.

Tab. 13 Popis referenčních bodů

Číslo ref. bodu	Umístění výpočtového bodu
1. ¹⁾	50.1877031N, 13.8122978E
2. ²⁾	Husova 207, Řevničov
3.	Husova 248, Řevničov
4.	Palackého 201, Řevničov
5.	Masarykova 128, Řevničov
6.	Karlovarská 190, Řevničov
7.	Řevničov 406, Řevničov
8.	Karlovarská 350, Řevničov
9.	Karlovarská 399, Řevničov

- 1) Jedná se o orientační výpočtový bod umístěný na navržené ploše s budoucím využitím „SV – PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ – VENKOVSKÉ“. Jeho poloha byla stanovena na základě orientačního výpočtového screeningu, kterým bylo ověřeno, že se jedná o jedno z hlukově nejvíce exponovaných míst této navržené plochy z hlediska provozu posuzovaného záměru.
- 2) Dle KN zastavěná plocha a nádvoří, objekt prokazatelně využíván k bydlení.

Obr. 5 Lokalizace vybraných referenčních bodů



I. Platné hygienické limity

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

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

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

Základní hladina hluku $L_{aeq,T}$ 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:

Tab. 14 Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku

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

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce č. 14:

- 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) nařízení vlády č. 433/2022 Sb. 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.

Limity hluku – chráněný venkovní prostor staveb:

Pro stacionární zdroje hluku

základní hodnota hluku $L_{aeq,T} = 50 \text{ dB}$,

Tomu odpovídá následující limit hluku:

6:00 – 22:00 hod.: $L_{aeq,T} = 50 \text{ dB}$

22:00 – 6:00 hod.: $L_{aeq,T} = 40 \text{ dB}$

Pro hluk z dopravy¹⁾

základní hodnota hluku $L_{aeq,T} = 50 \text{ dB}$,

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..... $k = +18 \text{ dB}$.

Této korekci odpovídá následující limit hluku:

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

22:00 – 6:00 hod.: $L_{aeq,T} = 58 \text{ dB}$

- 1) Přestože od roku 2000 (po 31.12.2000) došlo v širším území záměru k výstavbě nových komunikací (dálnice D6, přivaděč), komunikace s dominantním příspěvkem hluku z dopravy u vybraných referenčních bodů byly zprovozněny před 1.1. 2001, viz ortofoto v příloze č. II. Ve všech referenčních bodech pro chráněné venkovní prostory staveb (CHVPS) byly tedy přiznány limity s korekcí 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, tzn. 68,0 dB/den a 58,0 dB/noc.

J. Vyhodnocení výsledků

Stávající hlukovou situaci pro stacionární zdroje nelze vyhodnotit, jelikož neproběhlo měření hluku v zájmovém území.

Denní doba – provoz záměru

Tab. 15 Přehledná tabulka výsledků pro denní dobu tj. 6:00 hod. až 22:00 hod. – nejhorší místo fasády – stacionární zdroje

L_{aeq} (dB)			
Číslo ref.bodu	St. zdroje pouze záměr (rok 2028)	St. zdroje záměr + kumulace (rok 2028)	Limit hluku St. zdroje
1.	36,3	39,5	– ¹⁾
2.	36,5	42,9	50,0
3.	30,9	39,2	50,0
4.	22,6	29,2	50,0
5.	23,4	33,2	50,0
6.	15,9	27,3	50,0
7.	12,5	19,7	50,0
8.	18,7	28,3	50,0
9.	18,3	26,8	50,0

- 1) Orientační výpočtový bod na navržené ploše bydlení, limity nejsou vztaženy. Přesto, vzhledem k budoucí obytné zástavbě na této ploše, bylo orientačně uvažováno s porovnáváním vypočtených hodnot hlukové zátěže ze stacionárních zdrojů s příslušnými limity hluku 50 dB/den a 40 dB/noc

Tab. 16 Přehledná tabulka výsledků pro denní dobu tj. 6:00 hod. až 22:00 hod. – nejhorší místo fasády - doprava

L_{aeq} (dB)				
Číslo ref.bodu	Doprava stávající (rok 2026)	Doprava výhled bez záměru (rok 2028)	Doprava výhled + záměr (rok 2028)	Limit hluku doprava ¹⁾
1.	42,2	42,2	42,0	– ²⁾
2.	53,8	53,9	54,0	68,0
3.	53,3	53,4	53,5	68,0
4.	59,8	59,9	59,9	68,0
5.	51,3	51,4	51,5	68,0
6.	61,5	61,6	61,6	68,0
7.	59,2	59,3	59,3	68,0
8.	61,8	61,8	61,9	68,0
9.	59,6	59,7	59,7	68,0

- 1) Přestože od roku 2000 (po 31.12.2000) došlo v širším území záměru k výstavbě nových komunikací (dálnice D6, přivaděč), komunikace s dominantním příspěvkem hluku z dopravy u vybraných referenčních bodů byly zprovozněny před 1.1. 2001, viz ortofoto v příloze č. II. Ve všech referenčních bodech pro chráněné venkovní prostory staveb byl tedy přiznán limit s korekcí 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, tzn. 68,0 dB/den.
- 2) Orientační výpočtový bod na navržené ploše bydlení, limity nejsou vztaženy.

Noční doba - provoz záměru

Tab. 17 Přehledná tabulka výsledků pro noční dobu tj. 22:00 hod. až 06:00 hod. – nejhorší místo fasády – stacionární zdroje

L_{aeq} (dB)			
Číslo ref.bodu	St. zdroje pouze záměr (rok 2028)	St. zdroje záměr + kumulace (rok 2028)	Limit hluku St. zdroje
1.	36,3	37,2	1)
2.	36,5	37,8	40,0
3.	30,9	32,4	40,0
4.	22,6	24,0	40,0
5.	23,4	25,5	40,0
6.	15,9	19,7	40,0
7.	12,5	14,1	40,0
8.	18,7	19,9	40,0
9.	18,3	20,5	40,0

- 1) Orientační výpočtový bod na navržené ploše bydlení, limity nejsou vztaženy. Přesto, vzhledem k budoucí obytné zástavbě na této ploše, bylo orientačně uvažováno s porovnáváním vypočtených hodnot hlukové zátěže ze stacionárních zdrojů s příslušnými limity hluku 50 dB/den a 40 dB/noc

Tab. 18 Přehledná tabulka výsledků pro noční dobu tj. 22:00 hod. až 06:00 hod. – nejhorší místo fasády - doprava

L_{aeq} (dB)				
Číslo ref.bodu	Doprava stávající (rok 2026)	Doprava výhled bez záměru (rok 2028)	Doprava výhled + záměr (rok 2028)	Limit hluku doprava 1)
1.	41,5	41,6	41,4	2)
2.	54,9	55,0	55,0	58,0
3.	54,4	54,5	54,5	58,0
4.	51,7	51,7	51,8	58,0
5.	51,9	52,0	52,1	58,0
6.	56,6	56,8	56,8	58,0
7.	53,8	53,9	54,0	58,0
8.	57,2	57,3	57,3	58,0
9.	55,1	55,2	55,2	58,0

- 1) Přestože od roku 2000 (po 31.12.2000) došlo v širším území záměru k výstavbě nových komunikací (dálnice D6, přivaděč), komunikace s dominantním příspěvkem hluku z dopravy u vybraných referenčních bodů byly zprovozněny před 1.1. 2001, viz ortofoto v příloze č. II. Ve všech referenčních bodech pro chráněné venkovní prostory staveb byl tedy přiznán limit s korekcí 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, tzn. 58,0 dB/noc.
- 2) Orientační výpočtový bod na navržené ploše bydlení, limity nejsou vztaženy.

Parametry (počty, umístění, akustický výkon) areálových stacionárních zdrojů nebyly v době zpracování hlukové studie známy, byly převzaty z projektu výstavby obdobné logistické haly, a to na straně bezpečnosti hlukového výpočtu.

Z hlediska variantního vyhodnocení kumulace hluku ze stacionárních zdrojů s okolními stávajícími výrobními provozů byla generovaná hluková zátěž z těchto provozů modelována

prostřednictvím plošných a bodových zdrojů hluku (modelované parametry a denní doba běhu těchto stacionárních zdrojů viz kap. E. 3. Stacionární zdroje hluku – nové, tab. č. 11, obr. č. 4).

Při výpočtu stacionárních zdrojů hluku při provozu záměru nebyla provedena korekce hluku, všechny areálové zdroje byly zapnuty na plný nepřetržitý výkon. Za běžného provozu dochází k omezení provozu některých zdrojů hluku, všechny zdroje nejsou v provozu simultánně.

Při srovnání výše uvedených výsledků a platných limitů, lze vyhodnotit, že očekávaná hluková zátěž ze stacionárních zdrojů vyhovuje platným legislativním limitům 50 dB v denní a 40 dB v noční době pro období provozu záměru a to i ve variantě kumulativního zahrnutí provozu sousedních areálů.

Výpočty hluku ze stacionárních zdrojů byly provedeny standardním způsobem jako hodnocení příspěvku posuzovaného záměru, bez měření stávající hlukové situace. Vzhledem k tomu, že v době zpracování hlukové studie nebyla k dispozici podrobná specifikace střešních technologických zařízení, byly jejich akustické parametry odborným odhadem převzaty z obdobného projektu stejné projekční společnosti. Počet zdrojů byl současně přiměřeně upraven s ohledem na podstatně menší velikost řešené haly. Výpočty byly provedeny na straně bezpečnosti, zejména z hlediska předpokládaných provozních dob a souběhu jednotlivých zdrojů hluku, takže představují nepříznivý, avšak reálně možný stav. Výsledky výpočtu prokázaly plnění příslušných hygienických limitů i při zohlednění kumulace s okolními stacionárními zdroji hluku. Přesto lze pro ověření předpokladů použitého modelu doporučit provedení akreditovaného kontrolního měření hluku ve fázi zkušebního provozu.

Všechny modelované referenční body jsou umístěny u komunikací, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Proto na tyto referenční body byla uplatněna korekce pro hluk z dopravy + 18 dB.¹⁾

- 1) Přestože od roku 2000 (po 31.12.2000) došlo v širším území záměru k výstavbě nových komunikací (dálnice D6, přivaděč), komunikace s dominantním příspěvkem hluku z dopravy u vybraných referenčních bodů byly zprovozněny před 1.1. 2001, viz ortofoto v příloze č. II. Ve všech referenčních bodech pro chráněné venkovní prostory staveb (CHVPS) byly tedy přiznány limity s korekcí 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, tzn. 68,0 dB/den a 58,0 dB/noc.

Pro okolí záměru je na geoportálu CUZK (<https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/?p=22523>) k dispozici ortofoto z roku 2001, ze kterého lze usuzovat, že již před 1.1.2001 byly vybrané úseky komunikací, u nichž se nacházejí referenční body, v provozu. Ortofoto je uvedeno v příloze č. II.

Pro stávající stav i všechny varianty výhledu (bez záměru, se záměrem) bylo výpočtem ověřeno plnění hygienických limitů pro hluk z dopravy při zohlednění příslušných korekcí dle přílohy č. 3, část A nařízení vlády č. 433/2022 Sb. u všech referenčních bodů. Model navíc prokázal, že nová doprava záměru přinese pouze nepatrný nárůst hlukové zátěže z dopravy v oblasti.

Všechny vypočtené hodnoty pro vybrané referenční body jsou shrnuty v tabulkách č. 15 až 18. Grafické znázornění výsledků je v příloze č. I.

K. Závěr

Na základě modelového výpočtu lze vyhodnotit plnění limitů pro stacionární zdroje 50 dB v denní a 40 dB v noční době při provozu záměru ve venkovním chráněném prostoru nejbližší a nejvíce ovlivněných obytných staveb (včetně budoucích staveb na navržené ploše bydlení) a to bez i včetně variantního zahrnutí kumulace stacionárních zdrojů hluku z okolních provozů. Ve fázi zkušebního provozu záměru lze doporučit provedení kontrolního akreditovaného měření hluku ze stacionárních zdrojů.

Z hlediska vyhodnocení hluku z dopravy budou denní i noční hygienické limity se zohledněním příslušných korekcí plněny ve všech modelovaných variantách ve všech referenčních bodech.

Záměr lze z hlediska posouzených údajů při zohlednění výše uvedených skutečností považovat za akceptovatelný.

L. Přílohy

- I. Grafické znázornění rozdělení pásem izofon:
 1. Pro denní dobu – stávající stav –doprava
 2. Pro noční dobu – stávající stav –doprava
 3. Pro denní dobu – výhled bez záměru –doprava
 4. Pro noční dobu – výhled bez záměru –doprava
 5. Pro denní dobu – výhled včetně záměru –doprava
 6. Pro noční dobu – výhled včetně záměru –doprava
 7. Pro denní dobu – záměr – stacionární zdroje – bez zohlednění kumulace
 8. Pro noční dobu – záměr – stacionární zdroje – bez zohlednění kumulace
 9. Pro denní dobu – záměr – stacionární zdroje – včetně zohlednění kumulace
 10. Pro noční dobu – záměr – stacionární zdroje – včetně zohlednění kumulace
- II. Ortofoto rok 2001 – existence komunikací

V Hradci Králové, 09.07.2026



Ing. Tomáš Staš

M. Použité podklady

- Podklady předané investorem pro záměr „CID51_ŘEVNIČOV“
- Situace zájmového území
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 433/2022 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů
- Liberko, M.: Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy, VÚVA Praha, 06/1991
- RNDr. Miloš Liberko a Ing. Libor Ládyš: Výpočet hluku z automobilové dopravy, manuál 2011
- Celostátní sčítání dopravy 2020, www.rsd.cz
- "Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. vydání)" (Technické podmínky MD ČR - schválené s účinností od 12. října 2012)
- Metodika stanovení výhledové intenzity automobilové dopravy TP 225, III. vydání
- TP189 "Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. vydání)" (Technické podmínky MD ČR - schválené s účinností od 6. června 2012)
- Program Cadna A, verze 2018, výrobce: DataKustik GmbH
- Beran V.: Chvění a hluk, Západočeská univerzita v Plzni, 09/2010.
- Výpočet hluku z automobilové dopravy, manuál 2018, verze 2020, zpracovatel EKOLA Group, spol. s.r.o.