

Posouzení akustické situace 22/04/2026

Průmyslový park Chlumec



Investor:

Accolade, s.r.o.

Sokolovská 394/17, 186 00 Praha 8 - Karlín

Zpracoval:

Ing. Vraný Martin

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Martin'.

Duben 2026

Obsah:

1. OBECNÉ INFORMACE O POSUZOVANÉM ZÁMĚRU	3
1.1. NÁZEV ZÁMĚRU	3
1.2. INVESTOR, KONTAKTNÍ ÚDAJE	3
1.3. OPRÁVNĚNÁ OSOBA	3
1.4. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA ZÁMĚRU	3
1.5. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU.....	6
2. HYGIENICKÉ LIMITY	10
2.1. § 11 HYGIENICKÉ LIMITY HLUKU V CHRÁNĚNÝCH VNITŘNÍCH PROSTORECH STAVEB	10
2.2. §12 NEJVYŠŠÍ PŘÍPUSTNÉ HODNOTY HLUKU V CHRÁNĚNÉM VENKOVNÍM PROSTORU A V CHRÁNĚNÝCH VENKOVNÍCH PROSTORECH STAVEB	12
2.3. LIMITY HLUKU VZTAŽENÉ NA POSUZOVANÝ ZÁMĚR	14
3. NEJBLIŽŠÍ CHRÁNĚNÉ VENKOVNÍ PROSTORY, CHRÁNĚNÉ VENKOVNÍ PROSTORY STAVEB	15
3.1. NEJBLIŽŠÍ CHRÁNĚNÉ PROSTORY PRO POSOUZENÍ AREÁLU	15
4. POUŽITÁ METODA VÝPOČTU	16
5. TECHNICKÉ MĚŘENÍ HLUKU V LOKALITĚ	17
6. AKUSTICKÉ ZDROJE V RÁMCI PROVOZU AREÁLU	18
6.1. ZDROJE HLUKU UVNITŘ BUDOVY.....	18
6.1.1. <i>Stavební řešení objektu</i>	18
6.1.2. <i>Analýza zdrojů hluku uvnitř objektu</i>	18
6.2. ZDROJE S VÝDECHY NA OBJEKTU	18
6.3. PROVOZ MANIPULAČNÍ TECHNIKY	18
6.4. PŘEHLED STACIONÁRNÍCH ZDROJŮ HLUKU V PROGRAMU HLUK ⁺	19
6.5. PROVOZ NA KOMUNIKACÍCH UVNITŘ AREÁLU	20
6.6. UMÍSTĚNÍ JEDNOTLIVÝCH ZDROJŮ.....	21
6.7. VÝPOČTENÁ DATA PROGRAMEM HLUK ⁺ A SROVNÁNÍ S LIMITY PRO PROVOZ AREÁLU	22
6.7.1. <i>Výpočet příspěvků L_{Aeq8h} (dB) pro denní dobu z areálu</i>	22
6.7.2. <i>Výpočet příspěvků L_{Aeq1h} (dB) pro noční dobu z areálu</i>	24
7. PROVOZ NA KOMUNIKACÍCH VE SLEDOVANÉM ÚZEMÍ	26
7.1. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ V ÚZEMÍ DLE ŘSD	26
7.2. DOPRAVA SPOJENÁ S PROVOZEM ZÁMĚRU	30
7.3. PŘEPOČTOVÉ KOEFICIENTY DLE TP225.....	31
7.4. AGREGOVANÁ DOPRAVA VZNIKÁ NA SILNIČNÍ SÍTI VYVOLANÁ ZÁMĚREM	32
7.5. HODNOCENÍ DOPRAVY	32
8. ZÁVĚR	33

1. OBECNÉ INFORMACE O POSUZOVANÉM ZÁMĚRU

1.1. Název záměru

Průmyslový park Chlumec

1.2. Investor, kontaktní údaje

Obchodní firma: Accolade, s.r.o.
Identifikační číslo: 278 51 371
Sídlo: Sokolovská 394/17, 186 00 Praha 8 – Karlín

1.3. Oprávněná osoba

Jméno, Příjmení, titul a funkce: Ing. Josef Brejcha, na základě plné moci
Společnost: RotaGroup a.s.
Adresa: Na Nivách 956/2, 141 00 Praha 4 – Michle
Telefon: 773 463 657
Email: josef.brejcha@rotagroup.cz

1.4. Stručná charakteristika záměru

Urbanistické řešení

Základní urbanistický koncept daného území a architektonický koncept rozměrných objektů je zcela atypický, formovaný výhradně na možnosti a parametry dané lokality a na možnosti majetkoprávních vztahů. Návrh je determinován objektem haly, jejíž velikost i s ohledem na dostupné pozemky určuje její umístění. Dalšími určujícími prvky je možnost dopravního napojení ze stávající silnice III/25357.

Architektonické řešení

Architektonický výraz je vzhledem na rozlohu navrhován průmyslovou formou s hmotovou jednoduchostí a exaktním výrazem. Parter je členěn soustavou vratových systémů. Fasádní plášť je v prostoru nakládacích ramp do výšky 3,9 m z obvodových betonových panelů, u ostatních fasád budou základové beton. prahy do výšky 50 cm nad ± 0 haly, nad nimi pak fasáda z horizontálních stěnových panelů z vlnitého plechu s barevnou úpravou (kombinací) v barvě RAL 7035 a RAL 5003 (modrá). Podlaha ± 0 objektů je 1,2 m nad komunikačním systémem v úrovni zásobovacích doků, v úrovni administrativních vestavek kopíruje upravený terén.

Celý areál je oplocen a přístupný pouze přes vrátnici. Hala je doplněna parkovacími stáními pro nákladní vozidla (kamiony s návěsy) a osobní automobily, z boku haly je umístěna řada odstavných stání pro osobní automobily. Doplnkovými objekty je objekt pro sprinklerové hospodářství, vrátnice, retenční nádrž apod.

Halu tvoří jeden objekt o celkových půdorysných rozměrech cca 97,26 x 265,26 m. Hala je koncipována jako nepodsklepená vícelodní hala. V hale je umístěn dvoupodlažní administrativní vestavba s nezbytným administrativním, sociálním a technickým zázemím. Hala má obdélníkový půdorys, výška objektu po atiku je 13 m.

Barevné řešení

- Fasáda hala – RAL 7035/9002
- Fasáda administrativa – RAL 7035
- Okenní rámy, vnější parapety, dveře – RAL 5003

- Barevný pruh po obvodě haly – RAL 5003

Dispozice a funkční členění haly

Dispozice haly bude v budoucnu dělena příčkami do provozně ucelených celků. Záměr zahrnuje tři hlavní funkční části:

- Výrobní část – zahrnující výrobu výrobků určených pro prodej a současně výrobu dílů pro vlastní výrobní technologie (zejména matrice a raznice pro lisovací stroje)
- Dílna – sloužící pro výrobu, opracování a úpravu náhradních dílů pro stroje a zařízení, včetně navazujících technologických operací.
- Logisticko-kompletační sklad – část určená pro příjem, skladování, kompletaci a expedici zboží, včetně materiálového toku mezi výrobou, externími dodavateli a koncovými zákazníky.

Tyto tři provozní celky jsou stavebně a technologicky odděleny, přičemž jsou propojeny v rámci interní logistiky areálu.

Výroba

Zákazník vyvíjí a vyrábí stroje, lisy, zařízení, systémy, velmi přesné zakázkové díly a komponenty – tj. zaměřuje se komplexně do segmentu tzv. přesného stříhu. Samotný zákazník vyrábí technologie využívané v oblasti přesného stříhu – společnost navrhuje a vyrábí lisy a nástroje, a to jak pro svou vlastní potřebu, tak na zakázku pro externí společnosti. V námi sledovaném provozu je plánovaná samostatná výroba - **sériové součástky** – společnost navrhuje a vyrábí produkty a komponenty v rámci výrobního procesu přesného stříhu.

Příklad vyrobených dílů



Technologie sériové výroby

Předmětem výroby jsou procesy přesného stříhu. Bude se jednat o zavedení výroby sériově vyráběných součástek (např. plochých dílů, spojkových lamel, převodových skříní, olejových kapes, převodovek atp.).

Část haly je navržena pro sériový stříh různých součástek, část haly pro výrobu matic a strojních komponent používaných při výrobě pro přesný stříh.

Popis fází výroby z pohledu toku materiálu

Sklad vstupního materiálu

Dodaný vstupní materiál (zejména ocel) nakupovaný od externích dodavatelů se skladuje v závislosti na svých vlastnostech (zejména tloušťce) a následně vstupuje do výroby, do fáze procesu přesného stříhu.

Využívané technologie: manipulační a skladovací technika.

Přesný stříh

Na speciálních lisech dochází k technologickému procesu přesného stříhu. Nejdříve dojde k transportu materiálu prostřednictvím podavačů do předem připravené řezací formy. Tato forma je následně uzavřena – materiál zafixován. Následně dojde k samotnému přesnému stříhu. Dále dochází k uvolnění formy a odstranění vyřezané součástky a odpadního materiálu. Tento proces se následně opakuje. Výsledné výrobky se dávají do přepravek a pokračují do dalších fází výroby.

Využívané technologie: podavače, lisy, expediční boxy.

Broušení

Po řezání dochází k broušení dílů. Jedná se o broušení s chlazením vodou, aby nedošlo ke změně vlastností, tedy jde o plně bezemisní záležitost. Částice odchází na filtrační zařízení.

Teplné zpracování

Tepelné zpracování za účelem dosažení finálních vlastností výrobků. Jedná se o elektrické kalení dílů, kdy dochází k zahřátí a zchlazení dílu, jeho části.

Mytí

Čištění produktů před jejich balením. V poslední fázi je nanesen ochranný mikrofilm proti korozi.

Dílna

Jedná se o výrobu náhradních dílů pro zařízení a stroje. Příjem zboží probíhá přes jedny dřív-in vrata v severní fasádě. Jedná se především o ocelový materiál, a to v objemu příjem a výdej. Materiál postupuje na soustruh, frézování a vrtání, sváření.

V případě nutnosti je materiál teplotně opracován. Takto připravené výrobky jsou připraveny pro finální vytvrzování ve vakuovacích vytvrzovacích pecích (elektrická energie). Součástí je i zchlazení produktu, a to pomocí chladicího oběhu z venkovních chladících věží a dusíku (umístěn v nádobě mimo halu).

Takto vytvrzené díly jdou dále na rovinné broušení, drátové řezání, senkování, soustružení, frézování, vrtání, profilové broušení, cylindrické broušení, HSC frézování, dokončování a kontrolu kvality. Takto připravené zboží je připraveno pro výrobu.

Logisticko-kompletační sklad

Logistická část areálu zajišťuje komplexní tok materiálu a hotových výrobků mezi výrobou, externími dodavateli a koncovými odběrateli.

Posouzení akustické situace

Hlavní funkce logistické části:

- skladování a distribuce zboží (příjem, evidence, dočasné uskladnění a expedice),
- manipulace se zbožím (přesun, třídění, překládka),
- kompletace zásilek (balení, etiketování a příprava k expedici),
- administrativa související se zásilkami.

Skladování a manipulace

Sklad je řešen jako regálový systém pro paletové uložení standardizovaných jednotek. Manipulace je zajišťována elektrickou manipulační technikou (VZV, retraky, paletové vozíky).

Charakter skladovaného materiálu

V logistické části se předpokládá skladování zejména:

- potraviny a trvanlivé balené produkty,
- obalový materiál,
- drogerie pro domácí spotřebu,
- běžné spotřební zboží.

Provoz logistické části

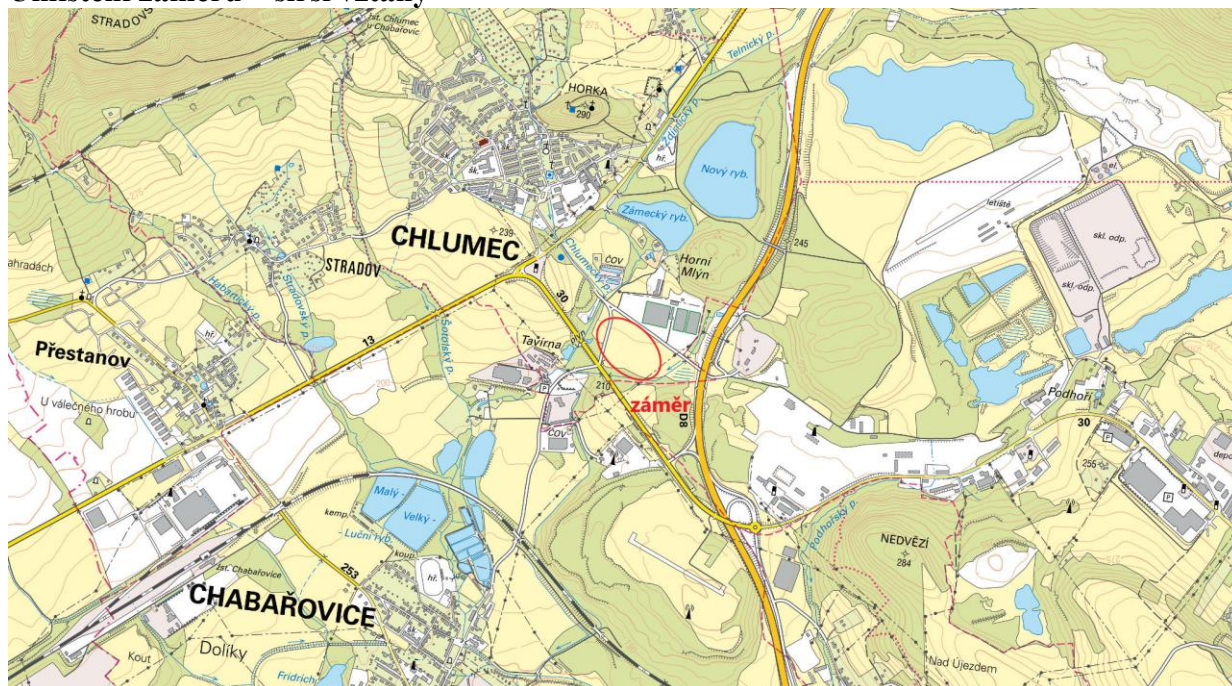
Logistická část je provozně sladěna s výrobou a umožňuje jak průběžnou vnitroareálovou logistiku, tak řízenou expedici. Expedice a příjem zboží probíhá v rámci denního režimu, s důrazem na optimalizaci dopravní obslužnosti a minimalizaci dopravních špiček.

1.5. Umístění záměru

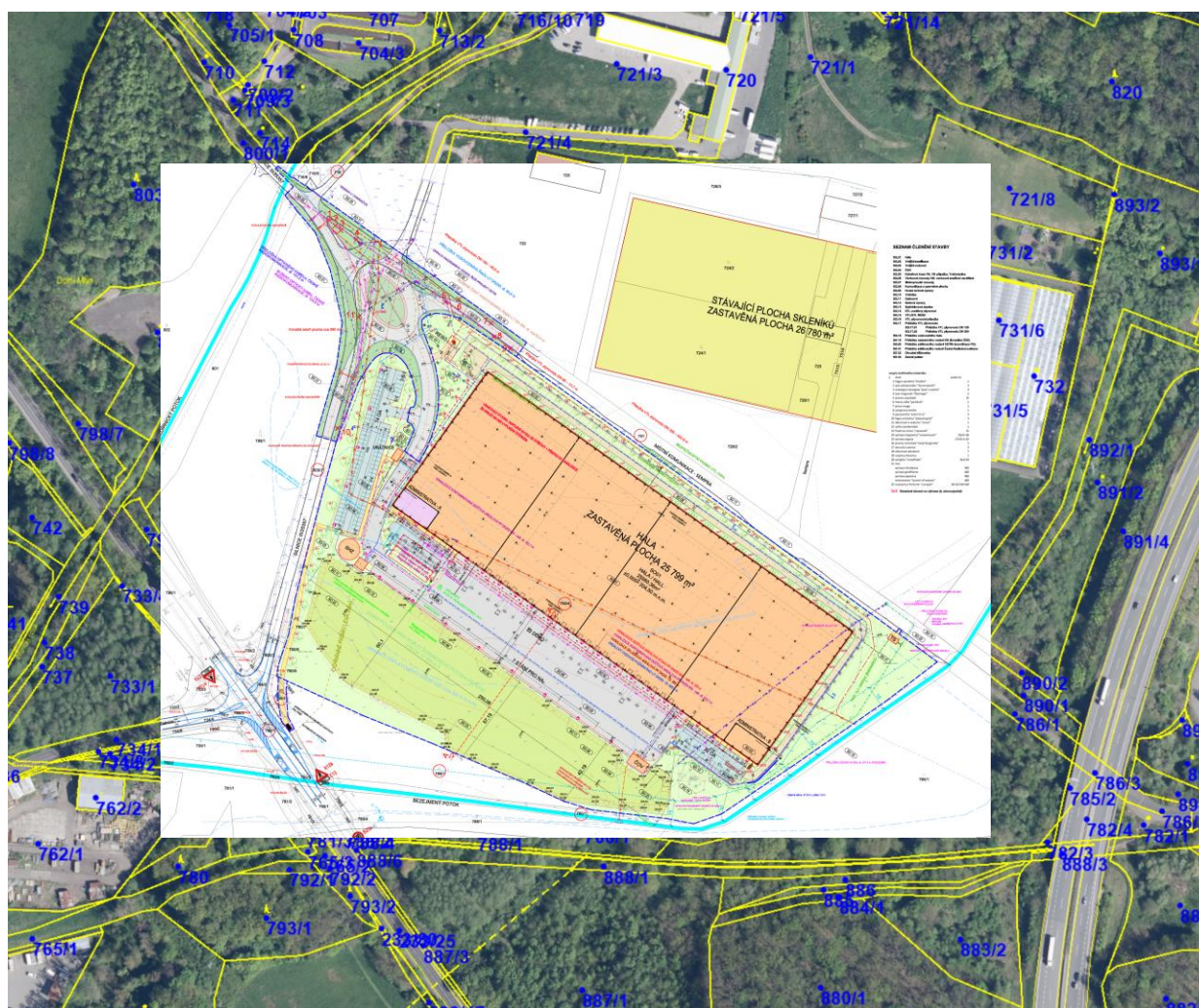
Kraj:	Ústecký
Okres:	Ústí nad Labem
Obec:	Chlumec
Katastrální území:	Chlumec u Chabařovic 651796

Posouzení akustické situace

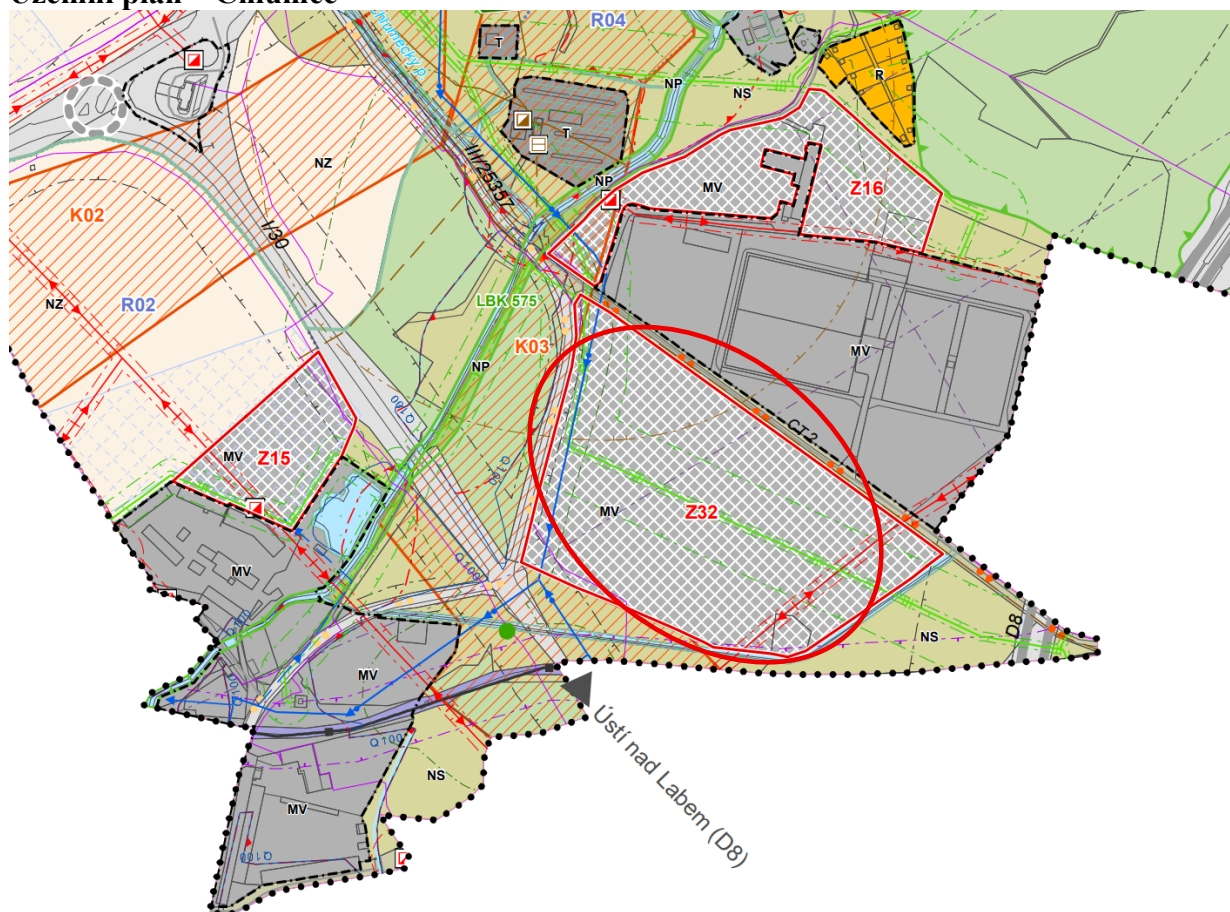
Umístění záměru – širší vztahy



Umístění záměru – Fotomapa



Územní plán – Chlumec



Legenda:

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

PLOCHY BYDLENÍ



bydlení hromadné

PLOCHY REKREACE



plocha rekreace

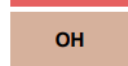


plocha rekreace specifických forem

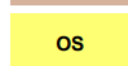
PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ



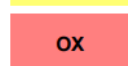
plocha občanského vybavení



plocha pro veřejná pohřebiště
a související služby

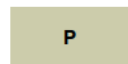


plocha pro tělovýchovu a sport

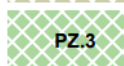
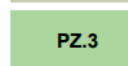


plocha občanské vybavenosti
specifických forem

PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ



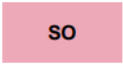
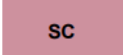
plocha veřejných prostranství



plocha izolační zeleně veřejně přístupné

Posouzení akustické situace

PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ

			plocha smíšená obytná
			plocha smíšená obytná v centrální zóně

PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

			plocha pro silniční dopravu
			plocha pro železniční dopravu

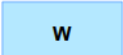
PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

			plocha technické infrastruktury
---	---	---	---------------------------------

PLOCHY SMÍŠENÉ VÝROBNÍ

			plocha smíšená výrobní
---	---	---	------------------------

PLOCHY VODNÍ A VODOHOSPODÁŘSKÉ

			plocha vodní a vodohospodářská
---	--	--	--------------------------------

PLOCHY ZEMĚDĚLSKÉ

			plocha zemědělská
---	--	--	-------------------

PLOCHY LESNÍ

			plocha lesní
--	--	--	--------------

PLOCHY PŘÍRODNÍ

			plocha přírodní
---	--	--	-----------------

PLOCHY SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ

			plocha smíšená nezastavěného území
---	--	--	------------------------------------

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY - NÁVRH

FUNKČNÍ

K ZALOŽENÍ

	nadregionální biokoridor
	regionální biocentrum
	lokální biocentrum
	lokální biokoridor
	interakční prvek

LESNÍ POZEMKY

	plocha lesa zvláštního určení
	vzdálenost 50m od okraje lesa

2. HYGIENICKÉ LIMITY

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

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

2.1. § 11 Hygienické limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb

- (1) Určujícími ukazateli hluku jsou ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ a maximální hladina akustického tlaku $A_{L_{max}}$, případně odpovídající hladiny v kmitočtových pásmech. Ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ se v denní době stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin ($LA_{eq,8h}$), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu ($LA_{eq,1h}$). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ stanoví pro celou denní ($LA_{eq,16h}$) a celou noční dobu ($LA_{eq,8h}$). V případě hluku z leteckého provozu se hygienický limit v chráněných vnitřních prostorech staveb vztahuje na charakteristický letový den.
- (2) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A se stanoví pro hluk pronikající vzduchem zvenčí a pro hluk ze stavební činnosti uvnitř objektu součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ se rovná 40 dB a korekcí přihlízejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 2 k tomuto nařízení. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, drahách a z leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.
- (3) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z leteckého provozu se vztahuje na charakteristický letový den a stanoví se pro celou denní dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku $A_{LAeq,16h}$ se rovná 40 dB a pro celou noční dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku $A_{LAeq,8h}$ se rovná 30 dB.
- (4) Hygienický limit maximální hladiny akustického tlaku A se stanoví pro hluk šířící se ze zdrojů uvnitř objektu součtem základní maximální hladiny akustického tlaku $A_{L_{max}}$ se rovná 40 dB a korekcí přihlízejících ke druhu chráněného vnitřního prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 2 k tomuto nařízení. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, drahách a z leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB. Za hluk ze zdrojů uvnitř objektu, s výjimkou hluku ze stavební činnosti, se pokládá i hluk ze zdrojů umístěných mimo tento objekt, který do tohoto objektu proniká jiným způsobem než vzduchem, zejména konstrukcemi nebo podložími.
- (5) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro hluk ze stavební činnosti uvnitř objektu $LA_{eq,s}$ se stanoví tak, že se k hygienickému limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ stanovenému podle odstavce 2 přičte v pracovních dnech pro dobu mezi sedmou a dvacátou první hodinou korekce +15 dB.
- (6) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro zvuk elektronicky zesilované hudby se v prostoru pro posluchače stanoví pro dobu T se rovná 4 hodiny hodnotou $LA_{eq,T}$ se rovná 100 dB.

Příloha č. 2 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb

Druh chráněného vnitřního prostoru	Doba pobytu	Korekce v dB
Nemocniční pokoje	doba mezi 6.00 a 22.00 hodinou	0
	doba mezi 22.00 a 6.00 hodinou	-15
Lékařské vyšetřovny, ordinace	po dobu používání	-5
Obytné místnosti	doba mezi 6.00 a 22.00 hodinou	0 ⁺⁾
	doba mezi 22.00 a 6.00 hodinou	-10 ⁺⁾
Přednáškové síně, učebny a pobytové místnosti škol, jeslí a staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání	po dobu používání	+5

Pro ostatní druhy chráněného vnitřního prostoru v tabulce jmenovitě neuvedené se použijí hodnoty pro prostory funkčně obdobné.

Účel užívání stavby je u staveb povolených před 1. lednem 2007 dán kolaudačním rozhodnutím, u později povolených staveb oznámením stavebního úřadu nebo kolaudačním souhlasem. Uvedené hygienické limity se nevztahují na hluk způsobený používáním chráněné místnosti.

+) Pro hluk z dopravy v okolí dálnic, silnic I. a II. třídy a místních komunikací I. a II. třídy, kde je hluk z dopravy na těchto komunikacích převažující, a v ochranném pásmu drah se přičítá další korekce + 5 dB. Tato korekce se nepoužije ve vztahu ke chráněnému vnitřnímu prostoru staveb povolených k užívání k určenému účelu po dni 31. prosince 2005.

2.2. §12 Nejvyšší přípustné hodnoty hluku v chráněném venkovním prostoru a v chráněných venkovních prostorech staveb

- (1) Určujícím ukazatelem hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku, je ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ a odpovídající hladiny v kmitočtových pásmech. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhluchnějších hodin ($LA_{eq,8h}$), v noční době pro nejhluchnější 1 hodinu ($LA_{eq,1h}$). Pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách a pro hluk z leteckého provozu se ekvivalentní hladina akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ stanoví pro celou denní ($LA_{eq,16h}$) a celou noční dobu ($LA_{eq,8h}$).
- (2) Určujícím ukazatelem vysokoenergetického impulsního hluku je ekvivalentní hladina akustického tlaku $C_{LCeq,T}$ a současně průměrná hladina expozice zvuku C_{LCE} jednotlivých impulsů. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhluchnějších hodin ($LC_{eq,8h}$), v noční době pro nejhluchnější 1 hodinu ($LC_{eq,1h}$).
- (3) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A , s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ 50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době, které jsou uvedeny v tabulce č. 1 části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení. Pro vysoce impulsní hluk se přičte další korekce -12 dB. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, drahách a z leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.
- (4) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku C vysokoenergetického impulsního hluku se stanoví pro denní dobu $LC_{eq,8h}$ se rovná 83 dB, pro noční dobu $LC_{eq,1h}$ se rovná 40 dB. Ekvivalentní hladina akustického tlaku $C_{LCeq,T}$ se vypočte způsobem upraveným v části C přílohy č. 3 k tomuto nařízení.
- (5) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z leteckého provozu se vztahuje na charakteristický letový den a stanoví se pro celou denní dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku $A_{LAeq,16h}$ se rovná 60 dB a pro celou noční dobu ekvivalentní hladinou akustického tlaku $A_{LAeq,8h}$ se rovná 50 dB.
- (6) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro hluk ze stavební činnosti $LA_{eq,s}$ se stanoví tak, že se k hygienickému limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku $A_{LAeq,T}$ stanovenému podle odstavce 3 přičte další korekce podle části B přílohy č. 3 k tomuto nařízení.

Rekapitulace

korekce na denní dobu

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

korekce na povahu hluku

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

Příloha č. 3 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

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

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

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 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:

- 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“.

2.3. Limity hluku vztažené na posuzovaný záměr

Z dikce Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. vyplývají následující limity nejvýše přípustných hodnot:

Pro zdroje hluku v areálu během provozu:

06.00 – 22.00 hod.: 50 dB

22.00 – 06.00 hod.: 40 dB

Pro zdroje hluku po 31. prosinci 2000 – uvedení do provozu – komunikace

06.00 – 22.00 hod.: 60 dB

22.00 – 06.00 hod.: 50 dB

Pro zdroje hluku z komunikací před 31. prosincem 2000 – uvedení do provozu

06.00 – 22.00 hod.: 68 dB

22.00 – 06.00 hod.: 58 dB

Pro zdroje hluku po 31. prosinci 2000 – uvedení do provozu – železnice

06.00 – 22.00 hod.: 60 dB

22.00 – 06.00 hod.: 55 dB

Pro zdroje hluku ze železnice před 31. prosincem 2000 – uvedení do provozu

06.00 – 22.00 hod.: 68 dB

22.00 – 06.00 hod.: 63 dB

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

3. NEJBLIŽŠÍ CHRÁNĚNÉ VENKOVNÍ PROSTORY, CHRÁNĚNÉ VENKOVNÍ PROSTORY STAVEB

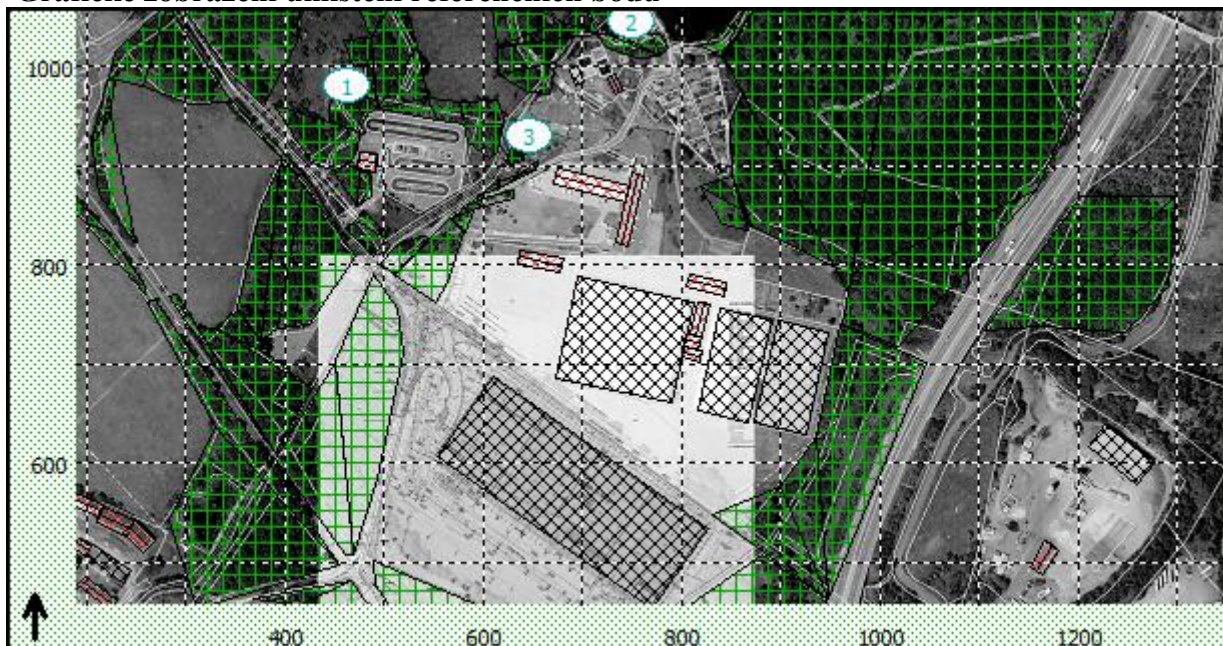
Dle Zákona 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění:

Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, 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 zařízení pro 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.

3.1. Nejbližší chráněné prostory pro posouzení areálu

Číslo	Souřadnice na mapě [m]	Výška [m]	Dům č. p.	Komentář
1	464,1; 980,8	3	260	Severozápadním směrem od hranic záměru na parcele číslo 806/3 je umístěn objekt k bydlení s číslem popisným 260 (k. ú. Chlumec u Chabařovic 651796) Vzdálenost od areálu je cca 170 m.
		6		
2	750,9; 1044,9	3	48	Severním směrem od hranic záměru na parcele číslo 698 je umístěn objekt k bydlení s číslem popisným 48(k. ú. Chlumec u Chabařovic 651796) Vzdálenost od areálu je cca 350 m.
		6		
3	646,2; 929,0	3	390	Severním směrem od hranic záměru na parcele číslo 716/9 je umístěna stavba pro rodinnou rekreaci s číslem evidenčním 390 (k. ú. Chlumec u Chabařovic 651796) Vzdálenost od areálu je cca 195 m.

Grafické zobrazení umístění referenčních bodů



4. POUŽITÁ METODA VÝPOČTU

Pro výpočet akustické situace v zájmovém území byl použit program HLUK+ 14.5, který umožňuje výpočet hluku ve venkovním prostředí generovaného dopravními i průmyslovými zdroji hluku v území. Tato verze má v sobě zabudovanou „Novelu metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy 2004 (Kozák J., Liberko M., Šulc - Zpravodaj MŽP ČR č.2/2005). Tato novela umožňuje výpočet hluku ze silniční dopravy s uvažováním výhledových emisních hlučností vozidlového parku a jeho obměny. Použitím novelizovaného postupu je možné získávat přesnější údaje o hodnotách LAeq silniční dopravy. Při výpočtech LAeq generované ve venkovním prostředí průmyslovými zdroji hluku se nejvíce používá postup uvedený v materiálu „Podklady pro navrhování a posuzování průmyslových staveb, díl 3 - stavební akustika (Meller M., Stěnička J., VÚPS Praha, 1985). Z těchto principů vychází i postup výpočtu hluku průmyslových zdrojů použitý v programu HLUK+. Ten lze ve stručnosti popsat takto:

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

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

5. TECHNICKÉ MĚŘENÍ HLUKU V LOKALITĚ

Datum měření: 09.06.2020

Čas měření: od 8:00 až 10:00

Teplota vzduchu: 17,2 °C, skoro jasno, vítr 1 km/h

Měřicí přístroje: Hlukoměr Norsonic „Nor131“, výrobní číslo 1313246, předzesilovač Nor-1207: 12675, Mikrofon Nor-1228:01216. Třída přesnosti I., frekvenční analýza
Kalibrátor typ 1251 S/N: 32937

Měřené body: měření bylo provedeno pro referenční body 1, 2, 3

Předmět měření: Měření bylo zaměřeno na stávající zdroje v území.

Provedení měření

Měřicí zařízení bylo kalibrováno kalibrátorem před započítím měření a po jeho ukončení. Mezi kalibracemi nebyla zjištěna žádná odchylka od kalibrované hodnoty.

Po zjištění dat s příspěvky záměru, bylo změřeno rovněž pozadí, které bylo následně odděleno od zjištěných údajů.

Naměřené hodnoty byly zpracovány programem NorXplorer 4.6.0. Následně byla data zpracována.

Pozadí bylo odděleno: $L_{\text{sledovaného zdroje}} = L_{\text{celk}} + 10 \log (1 - 10^{-(L_{\text{celkové}} - L_{\text{pozadí}})/10})$

Zjištěné hodnoty pro denní dobu

Naměřené hodnoty			Příspěvky areálu po oddělení pozadí $L_{\text{Aeq}}(\text{dB}) \pm 2 \text{ dB}$	Poznámka
Číslo bodu *	Celková hodnota $L_{\text{Aeq}}(\text{dB}) \pm 2 \text{ dB}$	Pozadí ** $L_{\text{Aeq}}(\text{dB}) \pm 2 \text{ dB}$		
1	34,1	-	-	Jedná se o zejména přírodní vlivy s dopravou na pozadí.
2	35,2	-	-	Jedná se o zejména přírodní vlivy s dopravou na pozadí.
3	37,1	-	-	Jedná se o zejména přírodní vlivy s dopravou na pozadí. Provoz areálu je slyšitelný pouze v době pojezdu kamionů.

Vzhledem k naměřené hodnotě lze tvrdit, že hygienické limity jsou v současnosti splněny. Stacionární zdroje v území nejsou, jedná se takřka výhradně o dopravu.

Poznámka: Mezi roky 2020 a 2026 se neodehrála v území žádná hodnotitelná změna, která by měnila impakty na okolí. Měření lze tak využít pro současnost.

6. AKUSTICKÉ ZDROJE V RÁMCI PROVOZU AREÁLU

6.1. Zdroje hluku uvnitř budovy

6.1.1. Stavební řešení objektu

Střešní konstrukce je tvořena trapézovým plechem, kotveným do betonových nebo ocelových vazníků. Na trapézový plech je provedena střešní tepelně izolační a hydroizolační skladba. Obvodový plášť bude tvořen do výšky 0,3 m betonovým soklovým panelem a zbývajících plocha obvodového pláště bude tvořena stěnovými fasádními panely.

Stavební neprůzvučnost objektu lze odhadnout na minimální úrovni cca 30 (-1, -2) dB.

6.1.2. Analýza zdrojů hluku uvnitř objektu

- Objekt je vybaven aktivní klimatizací, klíčové pro posouzení hluku jsou výdechy na střeše objektu, ty jsou sledovány dále.
- Vytápění je kotli na zemní plyn a infrazářiči, akustické výkony dosahují od 39 do 51 dB, vzhledem k ostatním zdrojům, vzdálenosti od obytné zástavby jsou zanedbatelným zdrojem oproti ostatním zdrojům.
- Provoz technologie

- Provoz uvnitř – hladina hluku ve vnitřním prostoru bude do 70 dB, jedná se o automatické systémy, provoz VZV, montáže.

Hladina hluku těsně za vyzařujícími plochami – hluk šířený do venkovního prostoru se vypočte pro ilustraci:

Stěny: $L_2 = L_1 - R's - 6 \text{ dB} = 70 - 28 - 6 = 36 \text{ dB (A)}$ – prostup obvodovými stěnami objektu je zanedbatelným příspěvatelem k akustické zátěži v území.

V případě výroby hlučnějšího charakteru budou prostory adekvátně akusticky posíleny, aby byly hygienické limity plněné.

6.2. Zdroje s výdechy na objektu

- **Zdroj P1 – P8** – jedná se o klimatizační jednotky pro skladové prostory. Klimatizační jednotky budou umístěny v objektu, výdech klimatizace bude veden do venkovního prostředí. Zařízení je v základním nastavení vybaveno tlumiči hluku.
 - Doba provozu: až 24 h/den
 - Akustický výkon během provozu $L_w = 81 \text{ dB (A)}$ (vůči obytné zástavbě)
 - Akustický výkon přepočtený na ekvivalentní $L_{w8h \text{ i } 1h} = 81 \text{ dB (A)}$
 - V noci je provoz zdroje bez omezení.
- **Zdroj P9 – P12** – jedná se o klimatizační jednotky pro administrativní zázemí. Hlavní těleso je umístěno pod střechou, ve venkovním prostoru je pouze sání a výfuk. Zařízení je vybaveno tlumiči hluku.
 - Doba provozu: až 24 h/den
 - Akustický výkon během provozu $L_w = 67 \text{ dB (A)}$
 - Akustický výkon přepočtený na ekvivalentní beze změny, až 24 h.
 - V noci je provoz zdroje bez omezení.

Vybrány byly vzorové typy zařízení, požadavky na maximální akustické výkony budou převzaty do požadavků vůči dodavateli stavby.

6.3. Provoz manipulační techniky

Zdroje P15 – P22 – provoz nákladních vozů. Jedná se o aproximaci couvání, najíždění a dalších manévrů spojených s nakládkou a vykládkou zboží.

Během vlastních testů bylo provedeno měření několika kamionů při najíždění do doku a

Posouzení akustické situace

následným odjezdem. Měřen byl akustický tlak a doba manipulace. Zahrnuto je i pískání některých vozidel při couvání.

- Čas manipulace: denní doba i noční.
- Akustický výkon stroje během provozu $L_w = 101$ dB (A)
- Akustický výkon přepočtený na ekvivalentní $L_{w8h} = 87,2$ dB (A)

6.4. Přehled stacionárních zdrojů hluku v programu Hluk⁺

Zdroj	Obj.	[x ; y]	výška	L _w
-	-	m	m	dB
P 1	1	623.1; 648.3	13,5	81
P 2	1	660.9; 621.2	13,5	81
P 3	1	705.7; 590.1	13,5	81
P 4	1	747.4; 563.5	13,5	81
P 5	1	783.8; 535.8	13,5	81
P 6	1	756.9; 494.1	13,5	81
P 7	1	720.8; 522.4	13,5	81
P 8	1	681.3; 551.8	135,	81
P 9	1	636.6; 582.6	13,5	67
P 10	1	595.7; 610.3	135,	67
P 11	1	565.5; 608.3	13,5	67
P 12	1	573.9; 601.6	13,5	67
P 13	1	756.1; 470.9	13,5	67
P 14	1	765.0; 463.4	13,5	67
P 15	0	600.2; 563.8	1.5	87.2
P 16	0	613.6; 553.5	1.5	87.2
P 17	0	628.7; 541.4	1.5	87.2
P 18	0	645.5; 531.1	1.5	87.2
P 19	0	660.9; 519.6	1.5	87.2
P 20	0	677.1; 507.6	1.5	87.2
P 21	0	694.2; 495.8	1.5	87.2
P 22	0	710.7; 485.7	1.5	87.2

6.5. Provoz na komunikacích uvnitř areálu

K1	Příjezdová komunikace do areálu	Ad
K2	Parkoviště I.	Ad
K3	Parkoviště II.	Ad
K4	Parkoviště III.	Ad

Přehled četností dopravy dle distribuce v rámci Haly

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	320	80	400
Četnost dopravy, noc 22-06	80	10	90
Celkem doprava	400	90	490

K1 - Příjezdová komunikace do areálu

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	320	80	400
Četnost dopravy, noc 22-06	80	10	90
Celkem doprava	400	90	490

K2 - Parkoviště I.

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	177	0	177
Četnost dopravy, noc 22-06	44	0	44
Celkem doprava	280	0	221

K3 - Parkoviště II.

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	67	0	67
Četnost dopravy, noc 22-06	17	0	17
Celkem doprava	84	0	84

K4 - Parkoviště III.

Přepočet pro den a noc	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	76	0	76
Četnost dopravy, noc 22-06	19	0	19
Celkem doprava	96	0	96

6.6. Umístění jednotlivých zdrojů



6.7. Vypočtená data programem Hluk⁺ a srovnání s limity pro provoz areálu

6.7.1. Výpočet příspěvků L_{Aeq8h} (dB) pro denní dobu z areálu

Hodnoceny byly nejbližší chráněné prostory pro posouzení areálu pro dobu denní.

Výpočet pro denní dobu celý navrhovaný areál

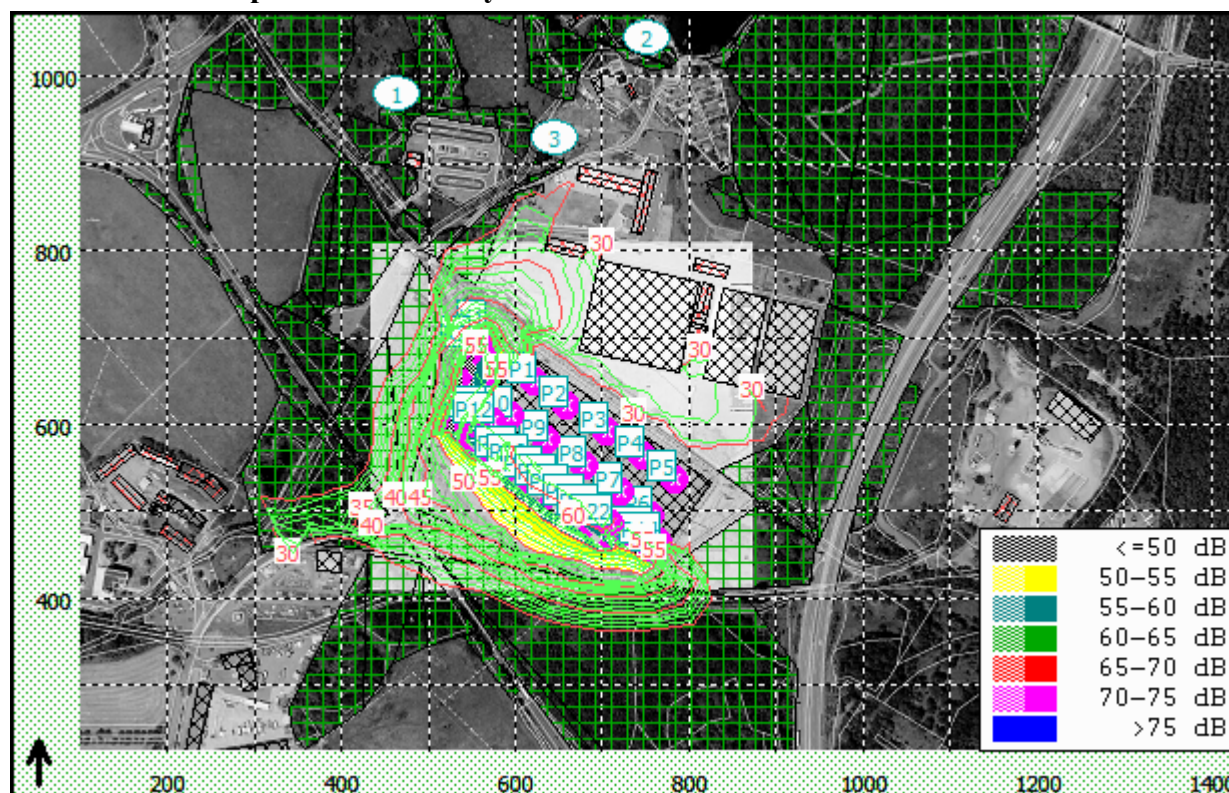
Identifikace referenčního bodu		L_{Aeq} (dB)		
Číslo bodu	Výška [m]	Doprava v areálu [dB]	Průmyslové zdroje [dB]	Celkem areál [dB]
1	3	1,8	7,4	8,5
	6	7,4	7,8	10,6
2	3	16,6	19,1	21,0
	6	18,3	21,5	23,2
3	3	22,2	24,7	26,6

Agregace s pozadím

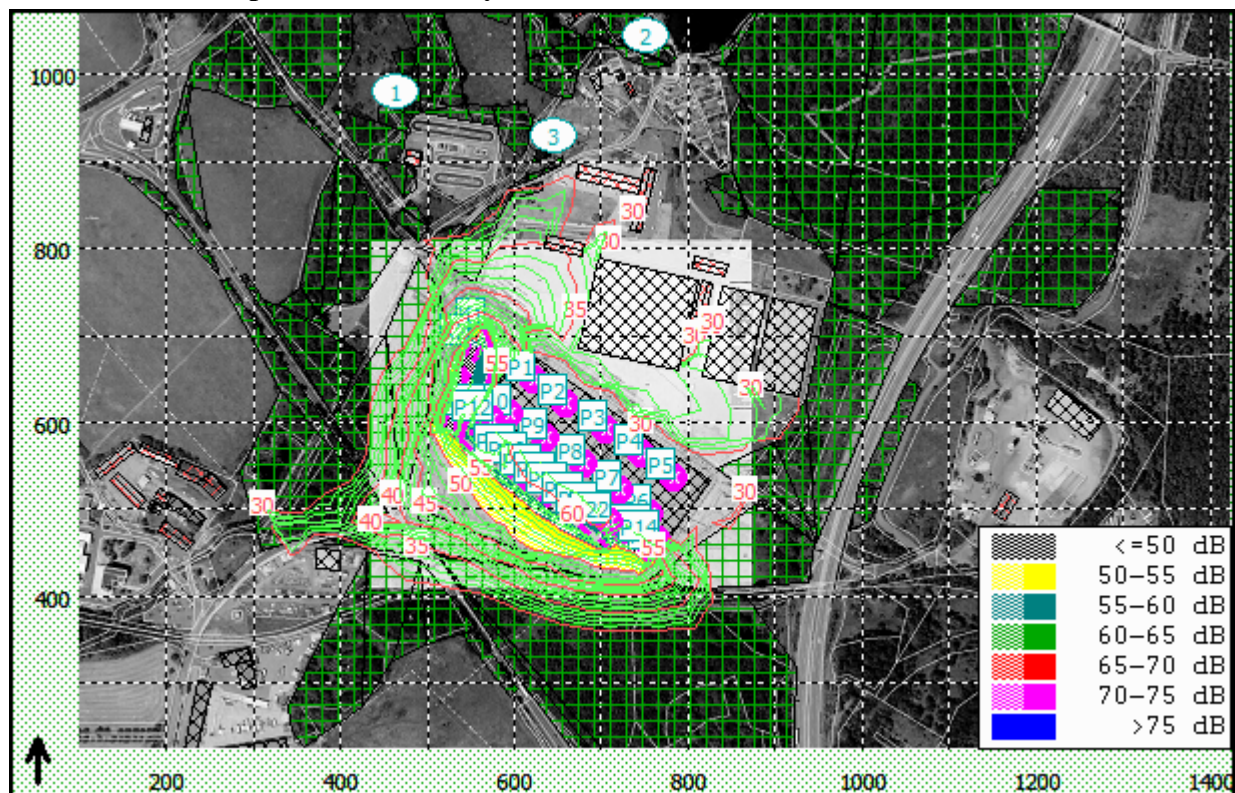
Identifikace referenčního bodu		L_{Aeq} (dB)		
Číslo bodu	Výška [m]	Příspěvky areál [dB]	Stávající pozadí [dB]	Celkem [dB]
1	3	8,5	34,1	34,1
2	3	21,0	35,2	35,4
3	3	26,6	37,1	37,5

Srovnání s limitem pro den L_{Aeq8h} (dB) = 50 dB (A) pro provoz – hygienické limity jsou splněné. U bodu 4 nelze díky vysokému hluku na komunikacích stanovit pozadí.

Zobrazení izofon pro denní dobu výška 3 m nad zemí v dB



Zobrazení izofon pro denní dobu výška 6 m nad zemí v dB



6.7.2. Výpočet příspěvků L_{Aeq1h} (dB) pro noční dobu z areálu

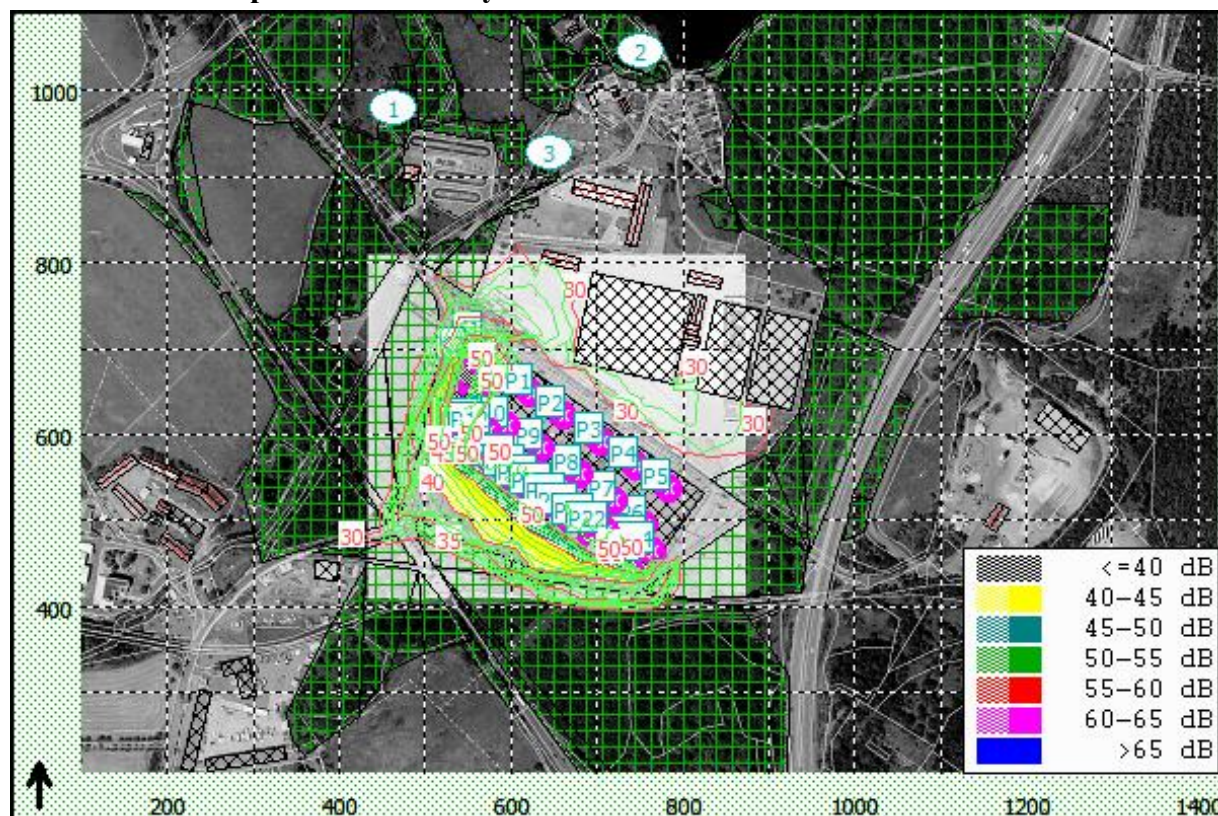
Výpočet pro noční dobu celý navrhovaný areál

Identifikace referenčního bodu		L_{Aeq} (dB)		
Číslo bodu	Výška [m]	Doprava v areálu [dB]	Průmyslové zdroje [dB]	Celkem areál [dB]
1	3	0	7,2	7,2
	6	1,3	7,6	8,5
2	3	10,6	18,9	19,5
	6	12,2	21,4	21,9
3	3	16,1	24,5	25,1

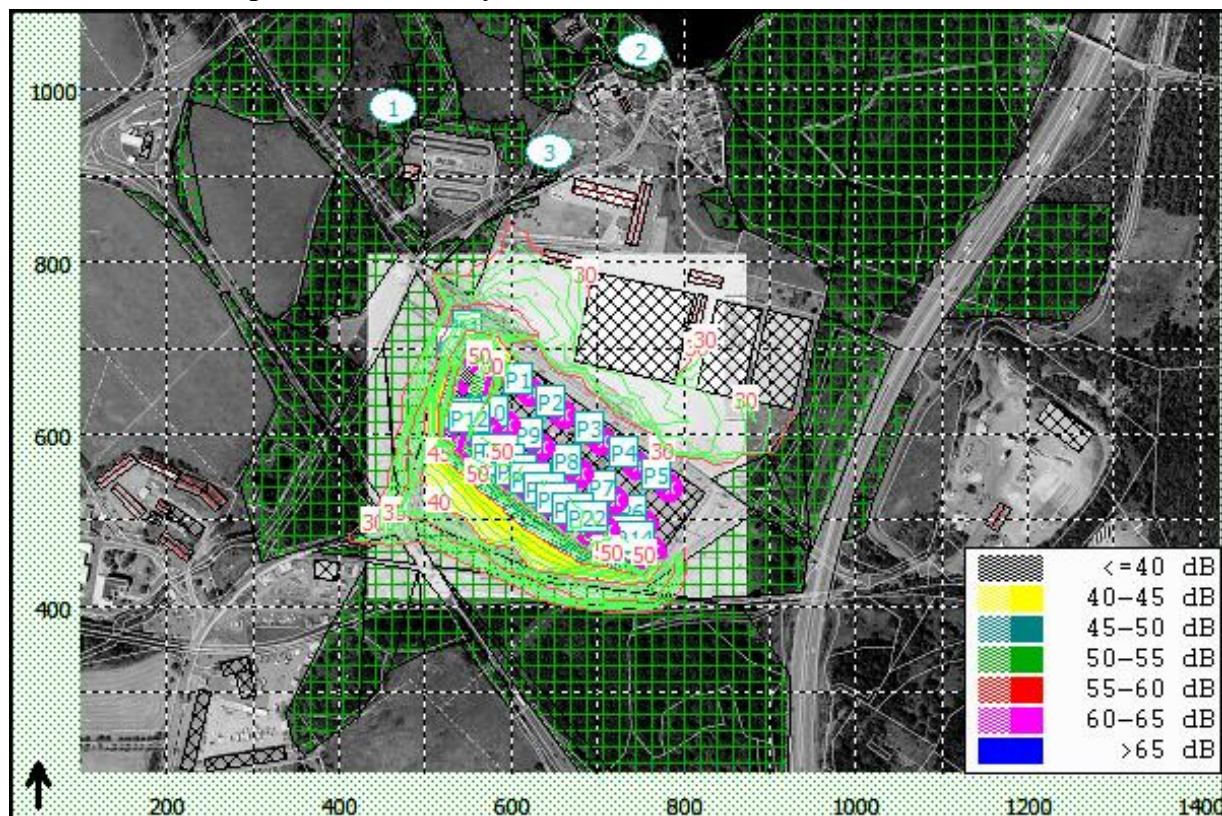
Srovnání s limitem pro noc L_{Aeq1h} (dB) = 40 dB (A) pro provoz – hygienické limity jsou splněné. Záměr je natolik nevýznamný, že ponechává dostatek prostoru ostatním záměrům. S ohledem na příspěvky je v podstatě nehodnotitelný.

Měřitelné stacionární zdroje v území nebyly identifikované.

Zobrazení izofon pro noční dobu výška 3 m nad zemí v dB

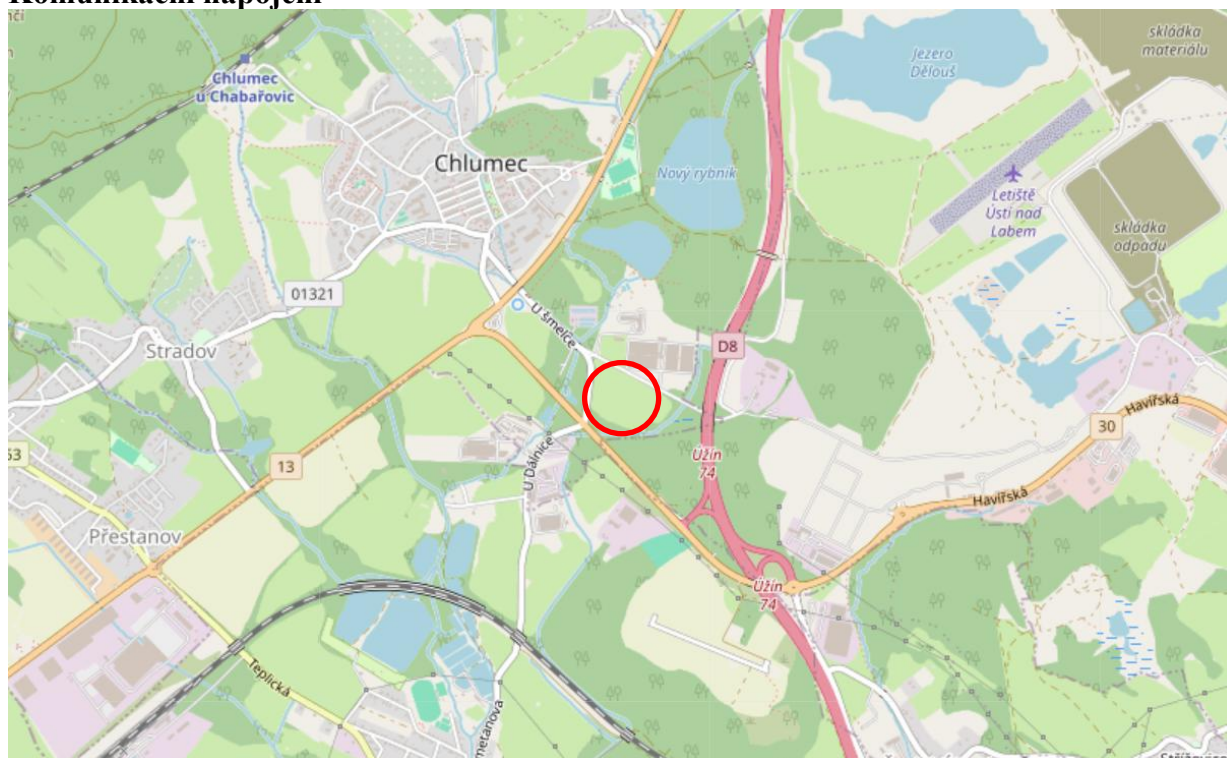


Zobrazení izofon pro noční dobu výška 6 m nad zemí v dB

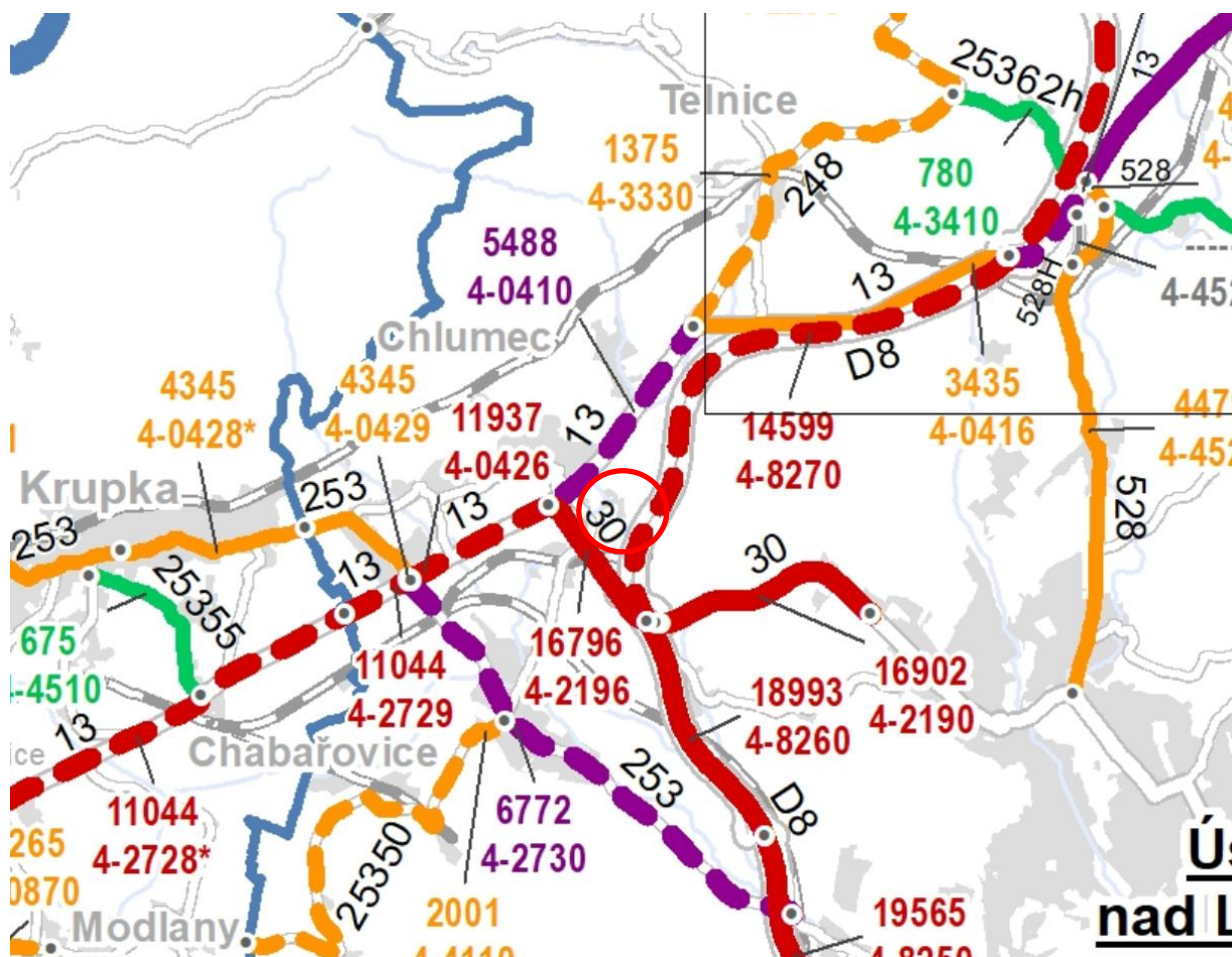


7. PROVOZ NA KOMUNIKACÍCH VE SLEDOVANÉM ÚZEMÍ

7.1. Dopravní řešení v území dle ŘSD Komunikační napojení



Měřené úseky dle sčítání dopravy 2020/2021 dle ŘSD



Tabulky dostupných dopravních intenzit v okolí záměru

Úsek 4-2196 Komunikace I/30

Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 4-2196)												... 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	982	317	59	202	20	720	119	24	7	0	2 450	14 250	96	16 796	
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV	
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	1 211	397	72	253	25	883	145	29	9	0	3 024	16 592	112	19 728	
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	408	117	26	74	9	314	55	11	3	0	1 017	8 396	56	9 469	
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV			
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											255	1 747			
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											252	1 730			
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV	
Hodnota TNV	voz/den														2 537	
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.	11 666	580	873	75	13 194	Vysvětlení viz Podrobné výsledky.		11 702	817	673	13 192			
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		2 031	62	97	13	2 203			2 038	88	78	2 204			
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		1 240	60	91	8	1 399			1 244	84	72	1 400			
Emise											OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h										1 765	121	65	98	18	2 067
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS	
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											1.23	1.23	1.00	51:49	
Intenzita cyklistické dopravy															C	
Cyklistická doprava	cyklo/den														75	

Legenda

Význam použitých zkratk:

LN	Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy
SN	Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů
SNP	Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy
TN	Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů
TNP	Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy
NSN	Návěsové soupravy nákladních vozidel
A	Autobusy
AK	Autobusy kloubové
TR	Traktory bez přívěsů
TRP	Traktory s přívěsy
TV	Těžká motorová vozidla celkem
O	Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy
M	Jednostopá motorová vozidla
SV	Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)
TNV	Těžká nákladní vozidla (0,1.LN+0,9.SN+1,9.SNP+TN+2,0.TNP+2,3.NSN+A+AK)
PS	Poměr intenzit protisměrných dopravních proudů v nedělní (odpolední) návratové špičce
ALFA, BETA	Ukazatele variací silniční dopravy ALFA – poměr intenzity v letní neděli k celoročnímu průměru [-] BETA – poměr intenzity v letním pracovním dnu k celoročnímu průměru [-]
GAMA	ALFA/BETA [-]
C	Cyklisté [cyklo/den]

Výpočty podle metodiky CSD 2016 (nákladní souprava je za jedno vozidlo)

Hluk:

OA	O+M
NA	LN+SN+TN+A+AK+TR+TRP
NS	SNP+TNP+NSN

Emise:

OA	O+M
LNA	LN
TNA	SN+TN+TR+TRP
NS	SNP+TNP+NSN
BUS	A+AK

Sčítání ŘSD roku 2025

1. Vstupní údaje – CSD 2025

Kategorie	Popis	RPDI 2025	Růstová skupina	Modelová skupina	Poznámka	Zdroj
DOD	Dodávky	997	B – lehká nákladní	OA	Pro hlukový model zahrnuto do OA	CSD 2025, úsek 4-2196
LN	Lehká nákladní vozidla	244	B – lehká nákladní	NA		
SN	Střední nákladní vozidla bez přívěsu	200	C – těžká vozidla	NA		
SNP	Střední nákladní vozidla s přívěsem	81	C – těžká vozidla	NS		
TN	Těžká nákladní vozidla bez přívěsu	191	C – těžká vozidla	NA		
TNP	Těžká nákladní vozidla s přívěsem	35	C – těžká vozidla	NS		
NSN	Návěsové soupravy	759	C – těžká vozidla	NS		
A	Autobusy	128	C – těžká vozidla	NA		
Z	Zvláštní vozidla	5	C – těžká vozidla	NA		
O	Osobní vozidla	13 321	A – osobní vozidla	OA		
M	Jednostopá motorová vozidla	78	A – osobní vozidla	OA		
SV	Všechna motorová vozidla	16 039		Celkem		

2. Koeficienty vývoje intenzit dopravy

Skupina	Koeficient 2025	Koeficient 2030	Poměr 2030/2025	Použití
A – osobní vozidla	1.0900	1.1400	1.0459	O + M
B – lehká nákladní vozidla	1.1700	1.2600	1.0769	DOD + LN
C – těžká vozidla	1.1100	1.1600	1.0450	SN, SNP, TN, TNP, NSN, A, Z

3. Převod na modelové skupiny a výhled roku 2030

Modelová skupina	RPDI 2025	RPDI 2030 – přesně	RPDI 2030 – celé počty
OA	14 396	15 087.33	15 087
NA	768	810.37	810
NS	875	914.41	915
Celkem	16 039	16 812.11	16 812

4. Časová distribuce převzatá z CSD 2020

Období	OA 2020	Podíl OA	NA 2020	Podíl NA	NS 2020	Podíl NS
Den 06–18	11 702	78.1%	817	82.6%	673	81.8%
Večer 18–22	2 038	13.6%	88	8.9%	78	9.5%
Noc 22–06	1 244	8.3%	84	8.5%	72	8.7%
Celkem	14 984	100.0%	989	100.0%	823	100.0%

5. Intenzita dopravy pro výpočty – rok 2030

Období	OA	NA	NS	Celkem
Den 06–18	11 782	669	748	13 199
Večer 18–22	2 052	72	87	2 211
Noc 22–06	1 253	69	80	1 402
Celkem	15 087	810	915	16 812

6. Přepočet pro den a noc – vstup do hlukového modelu

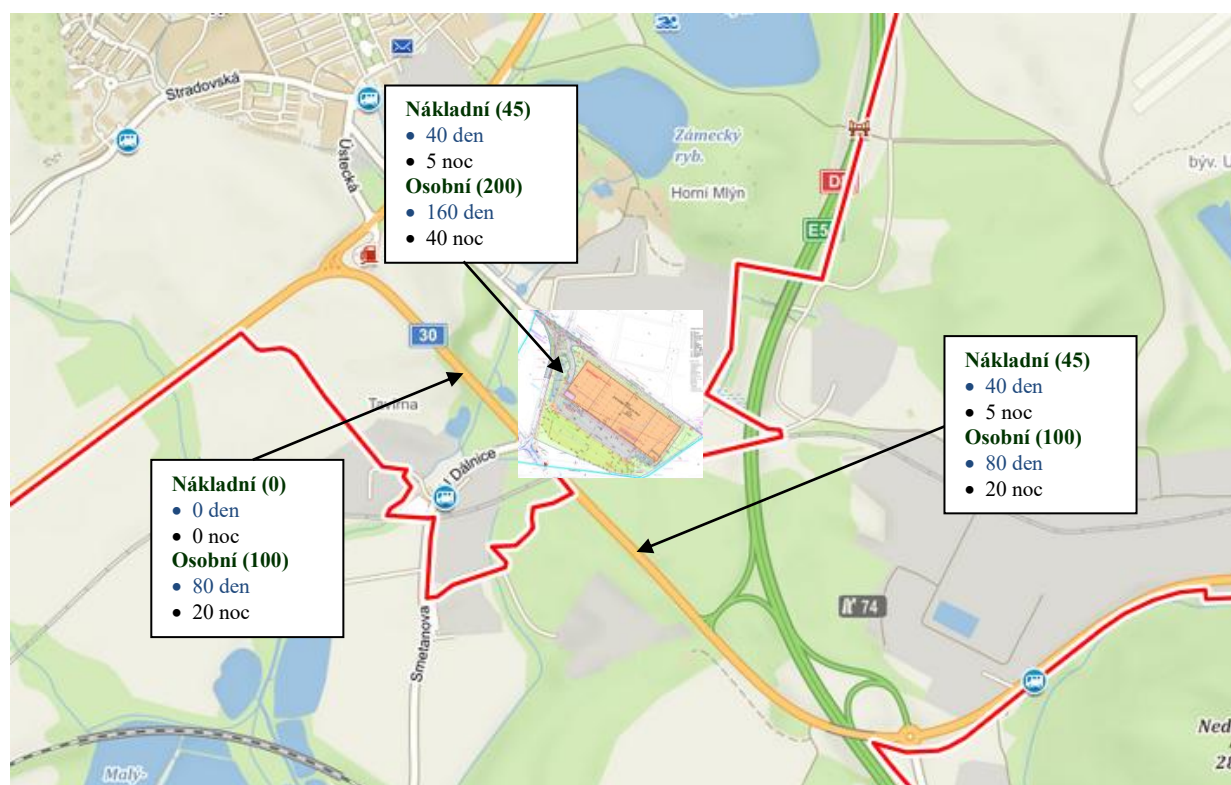
Období	OA	NA + NS	Celkem
Den 06–22	13 834	1 576	15 410
Noc 22–06	1 253	149	1 402
Celkem doprava	15 087	1 725	16 812

7.2. Doprava spojená s provozem záměru

Doprava vyvolaná záměrem		
	Jednotka	Celkem
Počet parkovacích stání pro osobní automobily	m.j.	134
Počet parkovacích stání pro nákladní automobily	m.j.	22
Počet nakládacích doků	m.j.	22
Počet drive-in – vjezdových doků	m.j.	2
Doprava nákladní celkem	vozidel/den	45
Doprava nákladní den	vozidel/den	40
Doprava nákladní noc	vozidel/den	5
Doprava osobní celkem	vozidel/den	200
Doprava osobní den	vozidel/den	160
Doprava osobní noc	vozidel/den	40

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

Distribuce dopravy



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

7.3. Přepočtové koeficienty dle TP225.

Koeficienty vývoje intenzit dopravy

Ústecký kraj

A - Osobní vozidla

kategorie silnice		dálnice		I. třída		II. Třída		III. Třída	
vzdál. od kr. města		do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,05	1,05	1,04	1,04	1,05	1,04	1,04	1,04
	2025	1,10	1,10	1,09	1,09	1,10	1,08	1,09	1,08
	2030	1,15	1,15	1,14	1,13	1,14	1,12	1,14	1,12
	2035	1,19	1,19	1,17	1,16	1,18	1,14	1,17	1,15
	2040	1,22	1,21	1,19	1,17	1,20	1,16	1,19	1,16
	2045	1,23	1,22	1,20	1,18	1,21	1,16	1,20	1,16
	2050	1,24	1,23	1,20	1,18	1,21	1,15	1,20	1,15
	2055	1,24	1,23	1,19	1,16	1,20	1,14	1,19	1,14

B - Lehká nákladní vozidla

kategorie silnice		dálnice		I. třída		II. Třída		III. Třída	
vzdál. od kr. města		do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,08	1,05	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08	1,08
	2025	1,18	1,11	1,17	1,17	1,18	1,17	1,17	1,16
	2030	1,28	1,17	1,26	1,25	1,27	1,25	1,26	1,24
	2035	1,36	1,22	1,33	1,32	1,34	1,32	1,33	1,31
	2040	1,42	1,27	1,39	1,38	1,40	1,37	1,39	1,36
	2045	1,47	1,31	1,44	1,42	1,45	1,41	1,44	1,40
	2050	1,52	1,35	1,47	1,46	1,49	1,44	1,47	1,43
	2055	1,56	1,38	1,51	1,49	1,53	1,47	1,50	1,46

C - Těžká vozidla

kategorie silnice		dálnice		I. třída		II. Třída		III. Třída	
vzdál. od kr. města		do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,06	1,05	1,06	1,05	1,05	1,04	1,05	1,05
	2025	1,12	1,11	1,11	1,10	1,10	1,08	1,09	1,09
	2030	1,18	1,17	1,16	1,15	1,15	1,12	1,14	1,13
	2035	1,24	1,22	1,20	1,20	1,19	1,15	1,18	1,17
	2040	1,29	1,27	1,24	1,23	1,22	1,17	1,21	1,20
	2045	1,33	1,31	1,27	1,27	1,25	1,19	1,24	1,22
	2050	1,37	1,35	1,30	1,29	1,28	1,20	1,26	1,24
	2055	1,40	1,38	1,32	1,32	1,30	1,21	1,28	1,25

7.4. Agregovaná doprava vzniklá na silniční síti vyvolaná záměrem**Dopravní úsek 4-2196 Komunikace I/30 – jižní úsek**

Intenzita dopravy pro výpočty	OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den 06-18	11 702	817	673	13 192
Roční průměr intenzit, den 18-22	2 038	88	78	2 204
Roční průměr intenzit, noc 22-06	1 244	84	72	1 400
Celkem	14 984	989	823	16 796

Přepočet pro den a noc	OA	NA	NS	Celkem
Roční průměr intenzit, den 06-22	13 740	905	751	15 396
Roční průměr intenzit, noc 22-06	1 244	84	72	1 400
Celkem	14 984	989	823	16 796

Distribuce dopravy pro den a noc	OA	NA	NS
% dopravy v denní době	92%	92%	91%
% dopravy v noční době	8%	8%	9%
Celkem	100%	100%	100%

Přepočet pro den a noc pro model	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	13 740	1 656	15 396
Četnost dopravy, noc 22-06	1 244	156	1 400
Celkem doprava	14 984	1 812	16 796

Přepočtové koeficienty I. třídy dálnice	OA	NA+NS
Rok 2020	1,1	1,1
Rok 2030	1,15	1,18

Doprava bez záměru před

Přepočet pro den a noc přepočtené četnosti na rok 2020	OA	NA+NS	Celkem
Četnost dopravy, den 06-22	15 049	1 843	16 892
Četnost dopravy, noc 22-06	1 362	174	1 536
Celkem doprava	16 411	2 017	18 428

7.5. Hodnocení dopravy

Záměr je umístěný v lokalitě vzdálené od obytné zástavby s vazbou na hlavní komunikace v území bez kontaktu s obytnou zástavbou, to z něj dělá doslova ideální záměr. V rámci vyhodnocení záměr neznamená jakoukoliv změnu o obytné zástavby ve svém okolí. Napojení nákladní dopravy je přímo na dálniční síť. S ohledem na četnosti vyvolané záměrem, vzdálenost obytné zástavby nebyla doprava mimo areál hodnocená, protože díky poklesu hluku s druhou mocninou a umístění je doprava nehodnotitelná.

8. ZÁVĚR

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

V rámci studie byl posouzen hluk ze stacionárních zdrojů i dopravy z provozu areálu

Studie se zabývala posouzením hluku při plném provozu areálu v rámci plného provozu. Zahrnut byl hluk z provozu nejvýznamnějších stacionárních zdrojů podílejících se na jeho celkových emisích.

Tónová složka není dle dostupných měření i podkladů dodavatelů technologií u žádného ze zařízení přítomna.

Celkově lze předpokládat, že při dodržení navrhované dispozice budou emise hluku ze stacionárních zdrojů areálu u obytné zástavby akceptovatelným příspěvkem k celkové hlukové situaci u chráněných venkovních prostor a chráněných venkovních prostor staveb. To se týká nejen stacionárních zdrojů, ale i dopravy a manipulace s materiálem v rámci území provozu.

V rámci modelování je nutné podotknout, že záměrně byly hodnoceny 100 % výkony všech zdrojů zároveň s plným denním i nočním provozem, ve skutečnosti tomu tak nikdy nebude.

Hluk z dopravy

Záměr je umístěný v lokalitě vzdálené od obytné zástavby s vazbou na hlavní komunikace v území bez kontaktu s obytnou zástavbou, to z něj dělá doslova ideální záměr. V rámci vyhodnocení záměr neznamena jakoukoliv změnu o obytné zástavby ve svém okolí. Napojení nákladní dopravy je přímo na dálniční síť. S ohledem na četnosti vyvolané záměrem, vzdálenost obytné zástavby nebyla doprava mimo areál hodnocená, protože díky poklesu hluku s druhou mocninou a umístění je doprava nehodnotitelná.

Na základě zpracované studie lze konstatovat, že provoz záměru nebude znamenat ovlivnění nad rámec limitů danými zákonnými normami v případě splnění navrhovaných opatření. Je samozřejmé, že zásadní je provozní kázeň provozovatele a ochota působit nekonfliktně v území.

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

Datum zpracování: duben 2026



Ing. Martin Vraný

GSM: 728 95 13 12