

HLUKOVÁ STUDIE

Retail park Postoloprty



Zadavatel studie	FABIONN, s.r.o., Jirsíkova 19/2, 186 00 Praha 8 – Karlín, IČ: 261 48 293
Oznamovatel	UNO Invest s.r.o., Nad Královskou oborou 147/25, 170 00 Praha 7, IČ061 12 447
Název záměru	Retail park Postoloprty
Důvod zpracování studie	Vyhodnocení vlivu záměru na akustickou situaci v zájmové oblasti
Umístění stavby	západní okraj města Postoloprty pozemky parc. č. 715/1, 715/7 a 715/11 v katastrálním území Postoloprty [726117] obec Postoloprty [566624], Ústecký kraj
Datum vydání	12. srpna 2026
Zpracovatel	Ing. Martin Vejř, Křešínská 412, 262 23 Jince
Tel.	607 863 335
E-mail	vejrmartin@gmail.com


Ing. MARTIN VEJŘ
KŘEŠÍNSKÁ 412, 262 23 JINCE
IČ: 71355154 DIČ: CZ7704271113
TEL.: 607 863 335

Obsah	strana
1 ÚVOD	3
2 PODKLADY	3
3 STRUČNÝ POPIS ZÁMĚRU A SITUACNÍ VAZBY	4
4 POUŽITÁ METODIKA VÝPOČTU	5
5 HYGIENICKÉ LIMITY	6
6 VÝPOČTY A HODNOCENÍ HLUKU V OBDOBÍ PROVÁDĚNÍ STAVBY	8
6.1 Zdroje hluku ve venkovním prostředí v období provádění stavby	8
6.2 Výsledky výpočtů a hodnocení hluku v období výstavby	9
7 VÝPOČTY A HODNOCENÍ HLUKU Z PROVOZU AREÁLU	9
7.1 Výhledová hluková situace po realizaci záměru	9
7.2 Výsledky výpočtů a hodnocení	11
8 VÝPOČTY A HODNOCENÍ HLUKU Z AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH	12
8.1 Hluková situace v zájmové lokalitě – intenzity dopravy	12
8.2 Výsledky výpočtů a hodnocení hluku z automobilové dopravy	16
9 NAVRŽENÁ PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ	18
9.1 Protihluková opatření v období výstavby	18
9.2 Protihluková opatření v období provozu	18
10 UVÁŽENÍ NEJISTOT	19
11 ZÁVĚR	20
12 ÚDAJE O ZPRACOVATELI HLUKOVÉ STUDIE	21

Přílohy:

- 1) Situace s umístěním referenčních bodů
 - 2) Zobrazení hlukových pásem z provozu záměru
 - 3) Zobrazení hlukových pásem z provozu automobilové dopravy na veřejných komunikacích
-

1 ÚVOD

Předmětem hlukové studie je posouzení vlivu realizace a následného provozu záměru „Retail park Postoloprty“ na akustickou situaci v zájmovém území.

Zájmová lokalita se nachází na západním okraji města Postoloprty. Pozemek určený pro výstavbu je v současné době tvořen převážně zpevněnou plochou, která byla v minulosti využívána jako deponie zeminy. Podél severního okraje zájmového území prochází ulice Masarykova, která představovala hlavní silniční tah městem Postoloprty před zprovozněním městského obchvatu. Jižně od zájmového území vede železniční vlečka do výrobního areálu společnosti KB-BLOK systém, s.r.o. Zájmové území má mírně svažité charakter se sklonem k jihu a nachází se v nadmořské výšce přibližně 218–221 m n. m.

Předmětem záměru je výstavba objektu prodejny potravin, objektu nájemních obchodních jednotek nepotravinového charakteru, bezobslužného mycího centra a bezobslužné čerpací stanice pohonných hmot, včetně souvisejících parkovacích ploch, dopravní a technické infrastruktury. Objekty prodejen jsou situovány v jihozápadní části areálu a jsou navrženy jako jednopodlažní. Prodejna potravin bude provozně samostatným objektem, na který prostřednictvím společných parkovacích a komunikačních ploch navazuje objekt nájemních obchodních jednotek. Bezobslužné mycí centrum a bezobslužná čerpací stanice pohonných hmot jsou situovány ve východní části areálu.

V areálu je navrženo celkem 119 parkovacích stání pro osobní automobily zákazníků. Dopravní napojení areálu je navrženo prostřednictvím vjezdu z ulice Masarykova, jedná se o silnici III. třídy č. 2508, která prochází obcí Postoloprty.

Dotčená část řešeného pozemku má výměru 18 088 m². Z této plochy připadá přibližně 3 300 m² na objekty prodejen, 7 146 m² na zpevněné plochy a 7 642 m² na plochy zeleně.

Hluková studie hodnotí vliv nových zdrojů hluku souvisejících s řešeným záměrem 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 stávajícímu nejbližšímu chráněnému venkovnímu prostoru staveb.

2 PODKLADY

Ke zpracování hlukové studie byly použity následující podklady:

- Retail park Postoloprty, projekční podklady k záměru, FABIONN, s.r.o., 7/2026,
- Dopravně inženýrské údaje o intenzitách automobilové dopravy na silniční síti v roce 2020 a v roce 2025, ŘSD ČR, <https://scitani.rsd.cz/>,
- Místní šetření v zájmovém území,
- situace širších vztahů, situační výkresy, půdorysy, řezy,
- Český úřad zeměměřický a katastrální. Nahlížení do KN: <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz>,
- <https://mapy.cz/>,
- vlastní archiv zpracovatele hlukové studie.

Související právní předpisy:

- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění

V západní části areálu bude umístěn samostatný objekt prodejny potravin o zastavěné ploše přibližně 1 650 m², na který bude prostřednictvím společných parkovacích a komunikačních ploch navazovat objekt

nájemních obchodních jednotek o zastavěné ploše přibližně 1 359 m². Objekt nájemních obchodních jednotek bude předběžně rozdělen na čtyři nájemní jednotky, které budou svým charakterem doplňovat nabídku prodejny potravin o nepotravinový sortiment. V areálu je navrženo celkem 119 parkovacích stání pro osobní automobily.

Ve východní části areálu bude umístěno bezobslužné mycí centrum. Samoobslužná myčka bude tvořena jednopodlažní unifikovanou ocelovou konstrukcí kotvenou na betonové prefabrikáty, v níž budou umístěny čtyři samoobslužné mycí boxy a technologický kontejner se zařízením pro úpravu vody a dávkování provozních náplní pro mytí vozidel. Odlučovač lehkých kapalin, odkalovací jímka o objemu 8,0 m³ a jímka na upravenou a cirkulující vodu k mycím pistolím budou umístěny mimo půdorys nadzemní části objektu.

Ve východní části Retail Parku bude dále umístěna bezobslužná čerpací stanice pohonných hmot se dvěma výdejními stojany. Celková skladovací kapacita bude 60 m³, z toho BA 95 – 20 m³, BA plus – 5 m³, motorová nafta – 25 m³, Diesel plus – 5 m³ a prostor pro úkapy – 5 m³.

Dopravní napojení areálu bude zajištěno z ulice Masarykova, která je v dotčeném úseku vedena jako silnice III. třídy č. 2508 a prochází obcí Postoloprty. Vnitroareálové komunikace budou zajišťovat přístup k parkovacím plochám, jednotlivým obchodním objektům, čerpací stanici pohonných hmot a mycímu centru a současně budou sloužit pro zásobování jednotlivých provozoven.

Nejbližší chráněný venkovní prostor staveb se nachází na západním okraji města Postoloprty ve vzdálenosti přibližně 110 m a více od řešeného areálu. Jedná se o rodinné domy se zahradami situované při ulici Masarykova (silnice III. třídy č. 2508). Tyto objekty představují nejbližší chráněnou zástavbu, ve vztahu k níž bude v dalších částech hlukové studie hodnocen vliv realizace a následného provozu záměru.

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 stacionárními zdroji hluku.

Pro hodnocení hluku z automobilové dopravy bylo postupováno v souladu s aktuální metodikou Výpočet hluku z automobilové dopravy – Manuál 2025, schválenou Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 24. 4. 2026 pod č. j. MD-57966/2024-910/29 a platnou od 1. 5. 2026. Manuál 2025 aktualizuje předchozí metodický postup Manuál 2018 – verze 2020 a reaguje zejména na změny technických předpisů Ministerstva dopravy, změny legislativy a aktuální potřeby při zpracování hlukové problematiky ze silniční dopravy.

Při přípravě vstupních dopravních údajů byly dále využity příslušné technické podmínky Ministerstva dopravy, zejména TP 219 – Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí.

Nejistota výpočtu daná výpočtovým modelem je uvažována $\pm 2,0$ dB. V souladu s Metodickým návodem MZ-HH ze dne 25. 10. 2023 představuje uvedená nejistota charakteristiku přesnosti výpočtového modelu a sama o sobě se nepřičítá k vypočteným hodnotám při posuzování splnění hygienických limitů. Výpočty byly provedeny za předpokladu běžných provozních podmínek jednotlivých zdrojů hluku, při zohlednění provozně nepříznivých stavů rozhodných pro posouzení vlivu záměru.

Histogram směrů a rychlostí větru není ve výpočtu uvažován. Výsledné hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A u fasád chráněných staveb jsou pro účely porovnání s hygienickými limity stanoveny bez příspěvku odrazu zvuku od hodnocené fasády. Použitá verze výpočtového programu umožňuje provedení příslušné korekce na odraz od fasády.

Výpočtový model zohledňuje konfiguraci terénu, stávající a navrhovanou zástavbu a další relevantní prvky

ovlivňující šíření hluku. Model digitálního terénu byl vytvořen na základě dostupných geodetických a mapových podkladů a místního šetření tak, aby odpovídal konfiguraci terénu v prostoru záměru a nejbližší chráněné zástavby. Akustické parametry zdrojů hluku souvisejících s provozem záměru byly převzaty z dostupných projekčních podkladů, údajů poskytnutých projektantem a dalších podkladů uvedených v příslušných kapitolách této studie.

Umístění referenčních výpočtových bodů je patrné ze situace uvedené v příloze č. 1. Referenční body pro hodnocení vlivu záměru byly umístěny u nejbližších staveb s chráněným venkovním prostorem staveb, a to ve vzdálenosti 2 m před jejich fasádami. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku A byly v referenčních výpočtových bodech stanoveny ve výškách odpovídajících jednotlivým posuzovaným podlažím nad úrovní terénu.

5 HYGIENICKÉ LIMITY

Ve smyslu Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, 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.

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru jsou stanoveny v příloze č. 3 části A nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

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

Korekce 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.

Podle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, 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 „Retail park Postoloprty“ následující hygienické limity v ekvivalentní hladině akustického tlaku A ve venkovním chráněném prostoru staveb:

Pro období výstavby

- Hygienický limit hluku pro hluk ze stavební činnosti pro maximální 14-ti hodinové působení stavebního hluku:
 $L_{Aeq,s} = 65$ dB ve dne v době 7:00 - 21:00
 $L_{Aeq,s} = 60$ dB ve dne v době 6:00 - 7:00 a 21:00 - 22:00
 $L_{Aeq,s} = 45$ dB v noci v době 22:00 - 6:00

Pro provoz stacionárních zdrojů hluku a dopravy v rámci areálu

- 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 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 pozemních komunikacích

Pro hodnocení hluku z dopravy na veřejných pozemních komunikacích jsou hygienické limity stanoveny podle § 12 odst. 3 a přílohy č. 3 části A nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Ekvivalentní hladina akustického tlaku A se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích stanovuje pro celou denní dobu $L_{Aeq,16h}$ a celou noční dobu $L_{Aeq,8h}$.

Doprava vyvolaná provozem posuzovaného záměru bude z areálu Retail Parku napojena na silnici III/2508 – ulici Masarykovu. Tato komunikace je stávající pozemní komunikací vedenou zastavěným územím Postoloprty a představuje příjezdovou trasu k řešenému areálu. V jejím okolí se nacházejí rodinné domy s chráněným venkovním prostorem staveb.

Silnice III/2508 v ulici Masarykova je historicky existující pozemní komunikací, která plnila funkci hlavního silničního průtahu městem již před rokem 2001. Pro účely této hlukové studie je proto uvažována jako pozemní komunikace umístěná a povolená před 1. lednem 2001 ve smyslu přílohy č. 3 části A nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Pro stanovení hygienického limitu hluku z dopravy je použita korekce podle sloupce 3 výše uvedené tabulky, tj. +18 dB.

Pro chráněný venkovní prostor staveb tak činí hygienický limit:

- $L_{Aeq,16h} = 68$ dB v denní době (6:00–22:00),
- $L_{Aeq,8h} = 58$ dB v noční době (22:00–6:00).

Ulice Masarykova představovala v minulosti hlavní silniční průtah městem Postoloprty. Po vybudování obchvatu byla významná část tranzitní dopravy převedena mimo zastavěné území města. Severně od Postoloprty je v současnosti vedena stávající dvoupruhová silnice I/7, jejíž zkapacitnění na čtyřpruhovou dálnici D7 je připravováno v rámci stavby „D7 Postoloprty, zkapacitnění obchvatu“.

Pro účely této hlukové studie bude vyhodnocen stav automobilové dopravy na dotčené veřejné silniční síti bez realizace záměru a stav po realizaci záměru, tedy po přičtení dopravy vyvolané provozem Retail Parku. Výsledné hodnoty hluku z dopravy na silnici III/2508 budou porovnány s výše uvedenými hygienickými limity 68 dB v denní a 58 dB v noční době.

6 VÝPOČTY A HODNOCENÍ HLUKU V OBDOBÍ PROVÁDĚNÍ STAVBY

6.1 Zdroje hluku ve venkovním prostředí v období provádění stavby

Dočasné zdroje hluku spojené se stavebními pracemi budou provozovány v celém časovém průběhu výstavby. Jejich lokalizace bude závislá na okamžitém stavu a postupu prací. Při výstavbě budou užity stroje a zařízení, které většinou patří k významným zdrojům hluku. Dle způsobu šíření hluku do okolí se bude jednat o zdroje liniové (např. doprava materiálu) a bodové (např. autojeřáb, nakladač, elektrické ruční nástroje, apod.). Používané stroje a zařízení nejsou v chodu po celou pracovní dobu, doba jejich chodu popř. provozu tvoří pouze část pracovní doby. Akustické parametry pro průměrnou dobu využití strojů a zařízení během 14 hodin byly vypočteny podle následujícího vztahu:

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

L_{pAeqs} je ekvivalentní hladina akustického tlaku A ve výpočtovém bodě od stroje nebo zařízení S [dB],

t_s je doba používání stroje nebo zařízení S během pracovní doby [min],

t_a je doba trvání hluku ze stavební činnosti (tj. doba 7⁰⁰ – 21⁰⁰ hodin / 840 min) [min],

L_{pAs} je hladina akustického tlaku ve výpočtovém bodě od stroje nebo zařízení S [dB].

Používané stroje a zařízení v období výstavby:

1. etapa – zemní práce a zakládání stavby

Rypadlo	$L_{pA,2} = 82$ dB
Dozer	$L_{pA,2} = 84$ dB
Mobilní autojeřáb	$L_{pA,2} = 80$ dB
Autodomíchávač	$L_{pA,2} = 81$ dB
Čerpadlo na beton a na suchou směs	$L_{pA,2} = 83$ dB
Nákladní vozidlo 12 a 24t	20 jízd za den v jednom směru

2. etapa – vrchní stavba a kompletační práce

Autojeřáb	$L_{pA,2} = 80$ dB
Čerpadlo na beton a na suchou směs	$L_{pA,2} = 83$ dB
Ruční elektrické nářadí (řezání, broušení)	$L_{pA,2} = 80$ dB
Vibrační válec	$L_{pA,2} = 84$ dB
Nákladní vozidlo 12 a 24t	15 jízd za den v jednom směru

$L_{pA,x}$ - hladina akustického tlaku ve vzdálenosti x m od stroje [dB]

6.2 Výsledky výpočtů a hodnocení hluku v období výstavby

V níže uvedené tabulce jsou uvedeny vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro období stavebních prací. Počty strojů a zařízení a jejich akustické parametry pro jejich dobu pracovního nasazení jsou uvedeny v předchozí kapitole a vycházejí z předpokladu projektanta stavby.

Vzhledem k tomu, že se při prokazování plnění hygienických limitů odpočítává odraznost příslušné fasády dle normy ČSN ISO 1996-2, popř. dle Metodického návodu MZ-HH 2023, jsou i výsledné hodnoty pro účely porovnání s hygienickými limity stanoveny bez příspěvku odrazu zvuku od hodnocené fasády, což umožňuje použití verze výpočtového programu HLUK+.

Dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění, jsou výsledné hodnoty stanoveny pro dobu od 7:00 do 21:00, tj. pro 14 hodin. Lokalizace výpočtových bodů je patrná ze situace v příloze č. 1 této studie.

Tab. 2: Vypočtené hodnoty $L_{Aeq,T}$ – období výstavby

Číslo RB	Popis	Výška RB nad terénem [m]	Vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku $L_{Aeq, 14h}$ [dB]	
			1. etapa	2. etapa
1	RD č. p. 444, ul. Masarykova, Postoloprty	2,0	54,2	53,7
		5,0	54,2	53,7
2	RD č. p. 656, ul. Masarykova, Postoloprty	2,0	54,5	53,6
		5,0	54,5	53,6
3	RD č. p. 651, ul. Masarykova, Postoloprty	2,0	53,9	53,7
		5,0	53,9	53,7

Na základě provedených výpočtů bylo prokázáno, že v době provádění stavby Retail parku nebude v chráněném venkovním prostoru okolních hlukově chráněných staveb překročen stanovený hygienický limit ve smyslu Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění, tj. hygienický limit $L_{Aeq,T} = 65$ dB pro dobu od 7⁰⁰ do 21⁰⁰.

Zvýšená ekvivalentní hladina akustického tlaku A se předpokládá pouze po časově omezenou dobu výstavby posuzovaného záměru. Vliv stavební činnosti a dopravní obsluhy staveniště je hodnocen na základě dostupných údajů o předpokládaném postupu stavebních prací v době přípravy projektové dokumentace.

7 VÝPOČTY A HODNOCENÍ HLUKU Z PROVOZU AREÁLU

7.1 Výhledová hluková situace po realizaci záměru

Zdroji hluku souvisejícími s provozem Retail parku Postoloprty a projevujícími se ve venkovním prostředí budou především související automobilová doprava a zařízení zajišťující vytápění, chlazení a větrání objektu prodejny a nájemních obchodních jednotek.

7.1.1 Stacionární zdroje hluku

Stacionárními zdroji hluku ve venkovním prostředí jsou zdroje zajišťující vytápění, chlazení a větrání objektu v rámci Retail parku Postoloprty a objekt myčky a malé ČSPH. Stacionární zdroje hluku uvažované při

výpočtech ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v posuzovaných referenčních bodech pro denní a noční dobu a jejich hlukové parametry jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 3: Stacionární zdroje hluku spojené s provozem Retail parku Postoloprty

P.č.	Zdroj hluku	Provoz (den / noc)	Akustický parametr zdroje v dB	Umístění
Objekt prodeje potravin				
1	Výfuková hlavice VZT	ano/ne	$L_{pA, 1 m}$ 52 dB	střecha objektu, cca 7,5 m nad terénem
2	Tepelné čerpadlo	ano/ano	L_{WA} 60 dB	střecha objektu, cca 7,5 m nad terénem
3	Výfuková hlavice VZT	ano/ne	$L_{pA, 1 m}$ 52 dB	střecha objektu, cca 7,5 m nad terénem
4	Výfuková hlavice VZT	ano/ne	$L_{pA, 1 m}$ 52 dB	střecha objektu, cca 7,5 m nad terénem
5	Protidešťová žaluzie VZT	ano/ne	$L_{pA, 1 m}$ 50 dB	Z fasáda objektu, cca 3 m nad terénem
Objekt nájemních obchodních jednotek				
6	Výfuková hlavice VZT	ano/ne	$L_{pA, 1 m}$ 52 dB	střecha objektu, cca 7,5 m nad terénem
7	Tepelné čerpadlo	ano/ano	L_{WA} 60 dB	střecha objektu, cca 7,5 m nad terénem
8	Výfuková hlavice VZT	ano/ne	$L_{pA, 1 m}$ 52 dB	střecha objektu, cca 7,5 m nad terénem
9	Protidešťová žaluzie VZT	ano/ne	$L_{pA, 1 m}$ 50 dB	J fasáda objektu, cca 3 m nad terénem
10	Výfuková hlavice VZT	ano/ne	$L_{pA, 1 m}$ 52 dB	střecha objektu, cca 7,5 m nad terénem
11	Výfuková hlavice VZT	ano/ne	$L_{pA, 1 m}$ 52 dB	střecha objektu, cca 7,5 m nad terénem
Samoobslužná myčka				
12	Samoobslužná myčka – 1. stání	ano/ano	L_{WA} 71 dB	výška cca 2 m nad terénem
13	Samoobslužná myčka – 2. stání	ano/ano	L_{WA} 71 dB	výška cca 2 m nad terénem
14	Samoobslužná myčka – 3. stání	ano/ano	L_{WA} 71 dB	výška cca 2 m nad terénem
15	Samoobslužná myčka – 4. stání	ano/ano	L_{WA} 71 dB	výška cca 2 m nad terénem
Malá ČSPH				
16	Malá ČSPH – 2 stojany	ano/ano	L_{WA} 52 dB	výška cca 2 m nad terénem

$L_{pA, X m}$ hladina akustického tlaku A ve vzdálenosti X m

L_{WA} akustický výkon zdroje na váhovém filtru A



Obr. 2: Umístění stacionárních zdrojů hluku v rámci záměru Retail park Postoloprty

7.1.2 Liniové zdroje hluku

Liniovým zdrojem hluku je generovaná automobilová doprava provozem řešeného Retail parku. Hlavní provoz obchodních jednotek a převážná část související automobilové dopravy budou realizovány v denní době. Samoobslužné mycí centrum a ČSPH však budou provozovány nepřetržitě; v noční době je proto ve výpočtu uvažována omezená doprava související s jejich provozem. Hlukové emise budou vznikat zejména při pojezdech na parkovišti pro osobní automobily zákazníků před objektem v areálu a na manipulačních plochách pro zásobování objektu.

V areálu je navrženo parkoviště pro osobní automobily s celkovým počtem 119 parkovacích stání. Většinu vyvolané dopravy v rámci areálu bude tedy tvořit osobní doprava zákazníků. Ve výpočtu je uvažováno s průměrnou výměnou 5 OA na jednom parkovacím místě za 1 den, tzn. s pohybem 595 OA (1 190 pojezdů) v denní době, včetně pojezdů u samoobslužné myčky a ČSPH. Maximální rychlost vozidel na parkovišti bude 15 km/hod. Samoobslužná myčka a ČSPH bude v provozu 24 hodin denně, pro účely výpočtu hlukové studie je uvažováno s pojezdem 10 osobních automobilů v noční době (tj. 20 pojezdů) v souvislosti s provozem myčky a ČSPH.

Zásobování prodejny potravin bude realizováno max. 5 středními nákladními vozidly za den a to pouze v době denní (většinou mezi 6:00 – 8:00 hod.). Zásobování ostatních prodejen (nájemní jednotky) bude realizováno max. 5 středními nákladními vozidly za den a to pouze v době denní. Automobily budou přijíždět k zásobovacím dvorům (umístění viz situaci stavby). Ruční manipulační vozíky budou používány pouze v interiéru objektu Retail parku resp. při vykládání zásobovacích vozů.

Dopravní napojení areálu je navrženo prostřednictvím vjezdu z ulice Masarykova, silnice III. třídy č. 2508.

Pro účely výpočtu je uvažováno, že po silnici III. třídy č. 2508 pojedí 75% vozidel ve směru do centra Postoloprty a 25% vozidel ve směru k exitu D7 60 a MÚK Bitoveves.

7.1.3 Plošné zdroje hluku

Vzhledem k neprůzvučnosti prvků obvodového pláště objektů Retail parku Postoloprty $R_w \geq 30$ dB (kovový tepelně izolační plášť popř. pevné zasklení z tvrzeného izolačního dvojskla) a charakteru činnosti uvnitř objektů (maloobchodní prodejny), bude hladina hluku z činnosti uvnitř budov vně obvodového pláště dostatečně utlumena. Vliv hluku na okolní prostředí se z vnitřních zdrojů prostřednictvím obvodového pláště objektů Retail parku (plošné zdroje hluku) proto neuplatní.

Plošný zdroj hluku bude představovat venkovní parkoviště pro osobní automobily situované před objektem Retail parku Postoloprty, objektu myčky a ČSPH o celkovém počtu 119 parkovacích stání s intenzitou 1 190 oboustranných pojezdů v otevírací době Retail parku, tzn. od 7:00 do 22:00 hod. a 20 pojezdů OA v noční době v souvislosti s provozem myčky a ČSPH.

7.2 Výsledky výpočtů a hodnocení

V tabulce č. 4 jsou uvedeny vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z vlastního provozu Retail parku Postoloprty pro denní a noční dobu. Jedná se o zhodnocení vlivu stacionárních zdrojů hluku, provozu na parkovištích a účelových komunikacích v rámci areálu.

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 nejhluchnějších hodin, v noční době pro nejhluchnější hodinu.

Tab. 4: Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu záměru Retail parku

Číslo RB	Výška RB nad terénem [m]	Vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku $L_{Aeq, T}$ [dB]					
		den - $L_{Aeq, 8h}$			noc - $L_{Aeq, 1h}$		
		areálová doprava	stacionární zdroje	celkem	areálová doprava	stacionární zdroje	celkem
1	2,0	33,3	11,7	33,3	18,2	7,6	18,6
	5,0	33,2	12,9	33,3	17,2	8,5	17,8
2	2,0	31,7	9,9	31,8	16,5	6,5	16,9
	5,0	31,7	10,8	31,7	15,5	7,0	16,1
3	2,0	34,5	13,4	34,5	18,7	9,9	19,3
	5,0	34,4	13,2	34,4	17,4	9,8	18,1

Zobrazení hlukových pásem z provozu stacionárních zdrojů v rámci areálu Retail parku 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 areálu Retail parku Postoloprty na hranici nejbližšího chráněného venkovního prostoru staveb **nepřekročí hygienický limit** v ekvivalentní hladině akustického tlaku A pro denní dobu hodnocenou pro nejhlučnějších 8 hodin jdoucích po sobě ($L_{Aeq, 8h} = 50$ dB) a pro noční dobu hodnocenou pro nejhlučnější hodinu ($L_{Aeq, 1h} = 40$ dB) ve smyslu Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Vypočtené hodnoty představují konzervativní variantu výpočtu, kdy jsou všechny významné stacionární zdroje hluku uvažovány v souběžném provozu.

Splnění hygienických limitů je dáno respektováním opatření, která jsou uvedena dále v této hlukové studii.

8 VÝPOČTY A HODNOCENÍ HLUKU Z AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH

8.1 Hluková situace v zájmové lokalitě – intenzity dopravy

Stávající hluková situace (nulová varianta)

Stávající hluková situace v zájmovém území je ovlivněna především automobilovou dopravou na veřejných pozemních komunikacích. Nejvýznamnějším zdrojem dopravního hluku je silniční síť v zájmové lokalitě, zejména dálnice D7 a silnice III. třídy č. 2508 (ul. Masarykova), která zajišťuje dopravní napojení řešeného území, ve kterém je záměr umístěn.

Základním zdrojem údajů o intenzitách dopravy na komunikační síti je Celostátní sčítání dopravy (CSD) prováděné Ředitelstvím silnic a dálnic ČR. Sčítání probíhá v pravidelných intervalech za účelem sledování vývoje dopravních intenzit na pozemních komunikacích. Do rozsahu CSD jsou zahrnuty všechny dálnice a silnice I. a II. třídy a vybrané úseky silnic III. třídy a místních komunikací.

Pro stanovení dopravního zatížení posuzovaných komunikací byly použity předběžné výsledky Celostátního sčítání dopravy (CSD) 2025, zveřejněné Ředitelstvím silnic a dálnic ČR. V době zpracování hlukové studie nebyly k dispozici definitivní výsledky CSD 2025, proto byly jako výchozí dopravní podklad použity nejaktuálnější dostupné údaje zveřejněné ŘSD. Předběžné výsledky CSD 2025 obsahují hodnoty RPDÍ (roční průměrná denní intenzita dopravy), které představují základní vstupní údaj pro modelování hluku ze silniční dopravy. Veřejně dostupné předběžné výsledky však neobsahují rozdělení intenzit dopravy do denní doby (6:00–22:00) a noční doby (22:00–6:00), které je nezbytné pro samostatné vyhodnocení ekvivalentních hladin akustického tlaku $L_{Aeq,16h}$ a $L_{Aeq,8h}$.

Pro potřeby akustického výpočtu byly proto hodnoty RPDÍ z CSD 2025 rozděleny mezi denní a noční dobu na základě časového rozložení dopravy z definitivních výsledků CSD 2020 pro příslušné sčítací úseky. Pro jednotlivé kategorie vozidel byl z údajů CSD 2020 stanoven jejich podíl připadající na denní a noční dobu a tento poměr byl následně aplikován na příslušné intenzity dopravy z předběžného CSD 2025.

Tímto postupem jsou pro výpočet využity nejaktuálnější dostupné údaje o celkové intenzitě dopravy podle CSD 2025 a současně je zachováno reálné časové rozložení dopravy mezi denní a noční dobu vycházející z podrobnějších definitivních výsledků CSD 2020. Takto stanovené intenzity dopravy byly použity jako vstupní údaje pro výpočet stávající hlukové situace v zájmovém území.

Případné změny intenzit dopravy po zveřejnění definitivních výsledků CSD 2025 budou záviset na konečném zpracování výsledků sčítání; v době zpracování této hlukové studie představují použité předběžné výsledky CSD 2025 nejaktuálnější dostupný podklad pro stanovení dopravního zatížení posuzovaných komunikací.

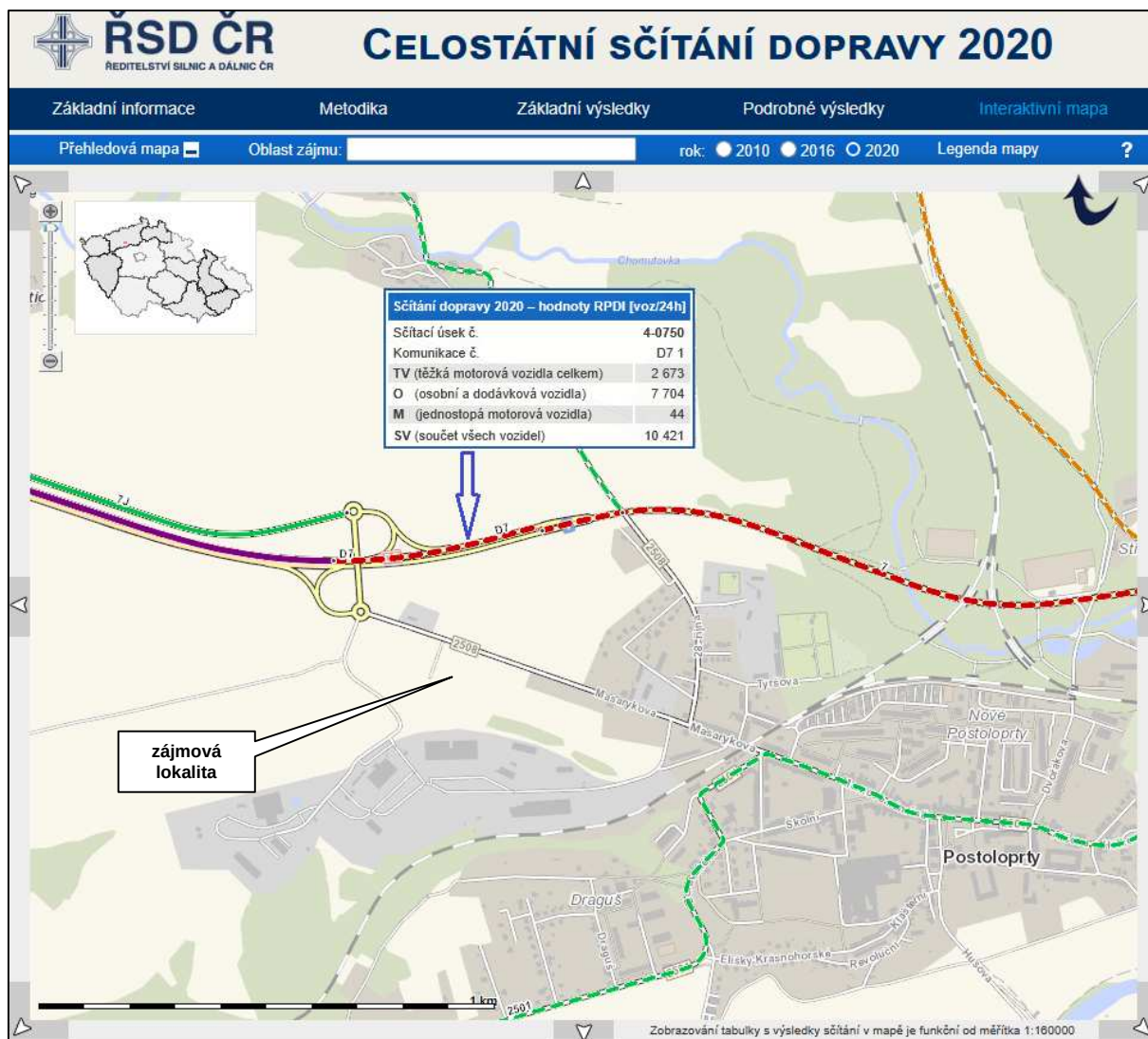
V zájmové oblasti je z výsledků Celostátního sčítání dopravy k dispozici pouze sčítací úsek č. 4-0757, 4-0750 a 4-0787 na silnici dálnici D7. Pro ul. Masarykovu (silnice III. třídy č. 2508), která představuje příjezdovou komunikaci k navrhovanému záměru, nejsou údaje z Celostátního sčítání dopravy k dispozici. Z tohoto důvodu byly intenzity dopravy na této komunikaci stanoveny na základě vlastního místního dopravního průzkumu provedeného zpracovatelem hlukové studie a byly doplněny odborným odhadem budoucího dopravního zatížení vyvolaného provozem záměru. Tento postup odpovídá běžné praxi při zpracování hlukových studií pro komunikace, které nejsou zahrnuty do Celostátního sčítání dopravy.

Tab. 5: Intenzity dopravy dle předběžných výsledků sčítání ŘSD v roce 2025 na D7 v úseku č. 4-0750

Kategorie vozidel	Den [vozidel/16 h]	Noc [vozidel/8 h]	RPDÍ [vozidel/24 h]
OA + M	9 622	1 012	10 634
TNA	1 057	192	1 249
NS	1 260	229	1 489
BUS	47	9	56
Celkem	11 986	1 442	13 428

Tab. 6: Intenzity dopravy dle předběžných výsledků sčítání ŘSD v roce 2025 na D7 v úseku č. 4-0757

Kategorie vozidel	Den [vozidel/16 h]	Noc [vozidel/8 h]	RPDÍ [vozidel/24 h]
OA + M	10 884	1 109	11 993
TNA	625	114	739
NS	1 343	245	1 588
BUS	84	15	99
Celkem	12 936	1 483	14 419



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

Tab. 7: Intenzity dopravy dle výsledků sčítání ŘSD v roce 2020 na D7 v úseku č. 4-0750

Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 4-0750)															... 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	950	370	76	190	86	928	58	2	5	8	2 673	7 704	44	10 421			
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	1 167	487	100	250	114	1 227	72	2	7	11	3 437	8 134	41	11 612			
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	401	74	14	38	16	172	23	1	1	2	742	6 617	52	7 411			
Hodinová intenzita dopravy													TV	SV					
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h												275	1 073				
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h												0	0				
Těžká nákladní vozidla - TNV																TNV			
Hodnota TNV		voz/den															3 129		
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	6 389	539	925	34	7 887	Vysvětlení viz Podrobné výsledky			6 386	735	757	7 878			
Roční průměr intenzit, večer (18-22)			voz/den		1 121	42	97	6	1 266				1 121	57	96	1 274			
Roční průměr intenzit, noc (22-06)			voz/den		859	120	285	4	1 268				859	164	247	1 270			
Emise													OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem	
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h												1 108	136	82	156	9	1 491
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy													alfa	beta	gamma	PS			
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy		-												0.90	1.01	0.89	53.47		
Intenzita cyklistické dopravy																C			
Cyklistická doprava		cyklo/den															23		

Tab. 8: Intenzity dopravy dle výsledků sčítání ŘSD v roce 2020 na D7 v úseku č. 4-0757

Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 4-0757)														... 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	925	355	80	90	81	738	54	2	0	0	2 325	7 302	47	9 674	
LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	1 086	452	103	114	104	946	64	2	0	0	2 871	7 658	43	10 572	
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	514	109	23	28	23	209	28	1	0	0	935	6 394	57	7 386	
Hodinová intenzita dopravy																
Padesátirázová intenzita dopravy																
	voz/h													TV		SV
														214		871
Špičková hodinová intenzita dopravy																
	voz/h													0		0
Těžká nákladní vozidla - TNV																
Hodnota TNV	voz/den															TNV
																2 569
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	6 108	433	688	36	7 265	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	6 094	565	606	7 265				
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		1 263	59	115	7	1 444		1 261	76	112	1 449				
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		624	119	218	4	965		623	154	183	960				
Emise																
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h								OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem		
									779	98	47	95	6	1 025		
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy																
Koefficient nerovnoměrnosti dopravy	-											alfa	beta	gamma	PS	
												0.79	0.95	0.83	54:46	
Intenzita cyklistické dopravy																
Cyklistická doprava	cyklo/den															C
																0

Tab. 9: Intenzity dopravy dle výsledků sčítání ŘSD v roce 2020 na D7 v úseku č. 4-0787

Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 4-0787)														... 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	950	370	76	190	86	928	58	2	5	8	2 673	7 704	44	10 421	
LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	1 167	487	100	250	114	1 227	72	2	7	11	3 437	8 134	41	11 612	
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	401	74	14	38	16	172	23	1	1	2	742	6 617	52	7 411	
Hodinová intenzita dopravy																
Padesátirázová intenzita dopravy																
	voz/h													TV		SV
														275		1 073
Špičková hodinová intenzita dopravy																
	voz/h													254		990
Těžká nákladní vozidla - TNV																
Hodnota TNV	voz/den															TNV
																3 129
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	6 389	539	925	34	7 887	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	6 386	735	757	7 878				
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		1 121	42	97	6	1 266		1 121	57	96	1 274				
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		859	120	285	4	1 268		859	164	247	1 270				
Emise																
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h								OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem		
									1 108	136	82	156	9	1 491		
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy																
Koefficient nerovnoměrnosti dopravy	-											alfa	beta	gamma	PS	
												0.90	1.01	0.89	53:47	
Intenzita cyklistické dopravy																
Cyklistická doprava	cyklo/den															C
																23

V zájmové oblasti nebylo v rámci Celostátního sčítání dopravy v roce 2020 ani v roce 2025 provedeno sčítání dopravy na ul. Masarykova (silnice III/2508), která představuje příjezdovou komunikaci k navrhovanému záměru. Z tohoto důvodu byly intenzity dopravy na této komunikaci stanoveny na základě vlastního místního dopravního průzkumu provedeného zpracovatelem hlukové studie a byly doplněny odborným odhadem budoucího dopravního zatížení vyvolaného provozem záměru. Tento postup odpovídá běžné praxi při zpracování hlukových studií pro komunikace, které nejsou zahrnuty do Celostátního sčítání dopravy.

Sčítání bylo provedeno dne 23. 7. 2026 v době od 9:00 do 11:00 hodin. Během dvouhodinového sčítání bylo zaznamenáno 38 osobních automobilů, 2 jednostopá motorová vozidla a 26 těžkých motorových vozidel, celkem tedy 66 vozidel.

Pro stanovení vstupních údajů do hlukového modelu byly výsledky dopravního průzkumu přepočteny na roční průměrné denní intenzity dopravy (RPDI) podle technického postupu TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích. Výsledné intenzity dopravy použité ve výpočtu jsou uvedeny v tabulce č. 10.

Tab. 10: Intenzity dopravy z vlastního sčítání dopravy dne 23. 7. 2026 na ul. Masarykova v Postoloprtech

Sčítací úsek	Časový úsek	Intenzity z vlastního sčítání dopravy			
		Celkem	Z toho		
			O	M	TV
ul. Masarykova	24 hodin (RPDI)	407	268	14	125

V nulové variantě je tedy hodnocena hluková situace v zájmové oblasti obce Postoloprty ve stávajícím stavu, aniž by byl posuzovaný záměr realizován. Do výpočtu byly zadány intenzity dopravy na veřejných komunikacích pro stávající stav přepočtené na RPDI.

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 řešeného záměru Retail park Postoloprty na veřejných komunikacích (viz. kap. 7.1.2). Ve výpočtu je uvažováno s pohybem 595 OA (1 190 pojezdů), včetně pojezdů u samoobslužné myčky a ČSPH. Převážná část vyvolané dopravy bude provozována v denní době. Samoobslužná myčka a ČSPH bude v provozu 24 hodin denně, pro účely výpočtu hlukové studie je uvažováno s pojezdem 10 osobních automobilů v noční době (tj. 20 pojezdů) v souvislosti s provozem myčky a ČSPH. Zásobování prodejny potravin bude realizováno max. 5 středními nákladními vozidly za den a to pouze v době denní (většinou mezi 6:00 – 8:00 hod.). Zásobování ostatních prodejen (nájemní jednotky) bude realizováno max. 5 středními nákladními vozidly za den a to pouze v době denní. Automobily budou přijíždět k zásobovacím dvorům (umístění viz situaci stavby). Ruční manipulační vozíky budou používány pouze v interiéru objektu Retail parku resp. při vykládání zásobovacích vozů.

Dopravní napojení areálu je navrženo prostřednictvím vjezdu z ulice Masarykova, silnice III. třídy č. 2508.

Pro účely výpočtu je uvažováno, že po silnici III. třídy č. 2508 pojede 75% vozidel ve směru do centra Postoloprť a 25% vozidel ve směru k exitu D7 60 a MÚK Bitozeves.

8.2 Výsledky výpočtů a hodnocení hluku z automobilové dopravy

V tabulkách č. 11 a 12 jsou uvedeny vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu automobilové dopravy na veřejných pozemních komunikacích. V souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, jsou výsledné hodnoty stanoveny pro celou denní dobu ($L_{Aeq,16h}$) a celou noční dobu ($L_{Aeq,8h}$). Výsledné hodnoty jsou uváděny bez příspěvku odrazu zvuku od fasády hodnoceného objektu, což umožňuje použít verze výpočtového programu.

Na základě výpočtů je dále hodnocena předpokládaná změna ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v posuzovaných referenčních výpočtových bodech vyvolaná automobilovou dopravou související s provozem posuzovaného záměru, a to porovnáním aktivní varianty se stavem bez realizace záměru (nulovou variantou).

Tab. 11: Vypočtené hodnoty $L_{Aeq,T}$ z automobilové dopravy na veřejných komunikacích – den

RB	Výška RB nad terénem [m]	Vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku L_{Aeq} [dB]		
		den - $L_{Aeq,16h}$		Rozdíl ekvivalentních hladin akustického tlaku A $\Delta L_{Aeq,T}$ [dB(A)] (stav se záměrem – stav bez záměru)
		stav bez záměru (nulová varianta)	stav se záměrem (aktivní varianta)	
1	2,0	52,3	54,1	+1,8
	5,0	52,4	54,2	+1,8
2	2,0	55,0	56,9	+1,9
	5,0	55,0	56,9	+1,9
3	2,0	45,2	46,1	+0,9
	5,0	45,5	46,3	+0,8

Tab. 12: Vypočtené hodnoty $L_{Aeq,T}$ z automobilové dopravy na veřejných komunikacích – noc

RB	Výška RB nad terénem [m]	Vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku L_{Aeq} [dB]		
		noc - $L_{Aeq,8h}$		Rozdíl ekvivalentních hladin akustického tlaku A $\Delta L_{Aeq,T}$ [dB(A)] (stav se záměrem – stav bez záměru)
		stav bez záměru (nulová varianta)	stav se záměrem (aktivní varianta)	
1	2,0	49,0	49,1	+0,1
	5,0	49,0	49,1	+0,1
2	2,0	51,7	51,9	+0,2
	5,0	51,7	51,9	+0,2
3	2,0	41,2	41,2	0,0
	5,0	41,5	41,5	0,0

Z provedených výpočtů vyplývá, že v chráněném venkovním prostoru nejbližších staveb exponovaných hluku z automobilové dopravy na silnici III/2508 (ul. Masarykova) nedojde po realizaci záměru k překročení hygienických limitů hluku z dopravy na veřejných pozemních komunikacích. Nejvyšší vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v aktivní variantě činí v denní době $L_{Aeq,16h} = 56,9$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 51,7$ dB. Vypočtené hodnoty tak zůstávají s dostatečnou rezervou pod hygienickými limity $L_{Aeq,16h} = 68$ dB v denní době a $L_{Aeq,8h} = 58$ dB v noční době, které se vztahují na silnici III/2508 jako na pozemní komunikaci umístěnou a povolenou před 1. lednem 2001.

Vlivem dopravy související s provozem posuzovaného záměru dojde v denní době v hodnocených referenčních výpočtových bodech ke zvýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A maximálně o 1,9 dB. V noční době je změna hlukové situace zanedbatelná; maximální vypočtený přírůstek činí +0,2 dB. V noční době bude v souvislosti s provozem bezobslužné ČSPH a mycího centra generována pouze velmi nízká intenzita automobilové dopravy.

Výpočtový model současně zohledňuje hluk z automobilové dopravy na dálnici D7, která představuje významný zdroj dopravního hluku v širším zájmovém území. Doprava vyvolaná provozem Retail parku Postoloprty bude v prostoru hodnocené obytné zástavby vedena především po silnici III/2508 (ul. Masarykova). Provoz na dálnici D7 je proto ve výpočtu zahrnut jako součást celkové dopravní hlukové situace v území a jeho příspěvek je promítnut do výsledných ekvivalentních hladin akustického tlaku A v hodnocených referenčních výpočtových bodech.

Na základě provedených výpočtů lze konstatovat, že realizací a provozem Retail parku Postoloprty nedojde

v hodnocených referenčních výpočtových bodech k překročení hygienických limitů hluku z dopravy na veřejných pozemních komunikacích. Příspěvek dopravy související s provozem záměru způsobí v denní době pouze omezené zvýšení výsledných hladin hluku, přičemž i po jeho zahrnutí zůstávají vypočtené hodnoty s dostatečnou rezervou pod příslušným hygienickým limitem. V noční době je změna hlukové situace vyvolaná dopravou záměru zanedbatelná, maximálně +0,2 dB. Grafické znázornění hlukových pásem z provozu automobilové dopravy na veřejných komunikacích je uvedeno v příloze č. 3 této hlukové studie.

9 NAVRŽENÁ PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ

9.1 Protihluková opatření v období výstavby

Při provádění stavebních prací bude užita řada stavebních strojů, které většinou patří k významným zdrojům hluku. V rámci realizace záměru „Retail park Postoloprty“ se navrhuje realizovat následující protihluková opatření:

- Při výběru dodavatele stavebních prací bude jedním z požadavků používat stroje a zařízení se sníženou hlučností. Při provádění všech typů prací během výstavby je nutno dbát na důslednou kontrolu technického stavu strojů, jejich seřízení, vypínání při pracovních přestávkách a snižování počtu vozidel jejich vytížením.
- Během provádění stavebních prací je nutno dbát na omezení doby nasazení hlučných mechanismů, sled nasazení, popř. jejich méně časté využití. V době od 21:00 do 7:00 nebudou žádné stavební práce prováděny.
- O víkendech a svátcích nebudou prováděny takové práce, které by byly zdrojem nadměrných vibrací přenášejících do vnitřního prostoru okolních hlukově chráněných objektů.
- Řidiči nákladních vozidel musí po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnout motor.
- Dále v době realizace stavby doporučujeme, aby obyvatelé v nejbližší situovaných rodinných domech v obci Postoloprty a případně další exponovaná zástavba, byli seznámeni s délkou a charakterem jednotlivých fází výstavby. Jsou-li občané zasažení hlukem dostatečně informováni o účelu a smyslu hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk je příznivější a minimalizuje se takto vznikající stres a nepohoda. Doporučujeme ustanovit kontaktní osoby, na které se mohou postižení občané obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.
- Veškeré stavební práce musí být prováděny tak, aby nebyly zbytečně generovány nadměrné hladiny hluku. Všichni pracovníci budou v tomto smyslu podrobně proškoleni. O školení bude pořízen zápis.

9.2 Protihluková opatření v období provozu

Pro provoz záměru 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 kap. 7.1.1 této hlukové studie 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 dopravy. Vyloučit nebo alespoň co nejvíce omezovat zbytečný běh motorů automobilů naprázdno.
- V případě změny koncepce větrání a vytápění objektů Retail parku v dalších fázích projektové dokumentace je nutné provést aktualizaci hlukové studie pro zhodnocení vlivu provozu záměru v rámci areálu, aby nebyly překročeny hygienické limity z jeho provozu ve smyslu platné legislativy.

10 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 aktuální metodika pro výpočet hluku z automobilové dopravy – Manuál 2025, schválená Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 24. 4. 2026 pod č. j. MD-57966/2024-910/29 a platná od 1. 5. 2026. Manuál 2025 aktualizuje předchozí metodický postup Manuál 2018 – verze 2020 a reaguje zejména na změny technických předpisů Ministerstva dopravy, změny legislativy a aktuální potřeby při zpracování hlukové problematiky ze silniční dopravy. Nejistota výpočtu daná výpočtovým modelem je $\pm 2,0$ dB.

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 (metodický návod MZ-HH ze dne 25. 10. 2023, Věstník MZ ČR částka 14/2023) jsou i výsledné hodnoty pro účely porovnání s hygienickými limity stanoveny bez příspěvku odrazu zvuku od hodnocené fasády, což umožňuje použití verze výpočtového programu. Model pro výpočet hluku byl vypracován na základě průzkumu zájmové lokality a mapových podkladů v měřítku.

Nejistotu představuje rovněž použití předběžných výsledků CSD 2025. Předpokládá se, že zveřejnění definitivních výsledků povede pouze k dílčím změnám intenzit dopravy, které nebudou mít vliv na závěry hlukové studie.

Další nejistotu představuje stanovení intenzity dopravy na silnici III/2508 (ul. Masarykova) na základě krátkodobého dopravního průzkumu provedeného dne 23. 7. 2026. Výsledky průzkumu byly přepočteny na RPDl postupem podle TP 189. S ohledem na značnou rezervu vypočtených hladin hluku vůči příslušnému hygienickému limitu není předpokládáno, že by nejistota tohoto vstupního údaje mohla ovlivnit závěr hodnocení.

Další nejistotu představují konkrétní typy technologických zařízení, která budou instalována v dalších stupních projektové přípravy. Z tohoto důvodu jsou v hlukové studii stanoveny maximální akustické parametry rozhodujících stacionárních zdrojů hluku, které je nutné při konečném výběru zařízení respektovat.

11 ZÁVĚR

Předmětem hlukové studie bylo posouzení vlivu realizace a následného provozu záměru „Retail park Postoloprty“ na akustickou situaci v zájmovém území a vyhodnocení splnění hygienických limitů hluku stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, v chráněném venkovním prostoru nejbližších staveb.

V období výstavby byly hodnoceny rozhodující etapy stavebních prací a provoz stavebních mechanismů. Na základě provedených výpočtů lze konstatovat, že při respektování navržených organizačních a technických protihlukových opatření nebude v době provádění stavby v chráněném venkovním prostoru okolních staveb překročen hygienický limit hluku ze stavební činnosti $L_{Aeq,T} = 65$ dB pro dobu od 7:00 do 21:00.

Pro období provozu záměru byly samostatně hodnoceny stacionární zdroje hluku, doprava a pohyb vozidel na účelových komunikacích a parkovacích plochách v rámci areálu a dále automobilová doprava související s provozem záměru na veřejných pozemních komunikacích.

V případě vlastního provozu areálu dosahuje nejvyšší vypočtená ekvivalentní hladina akustického tlaku A v hodnocených referenčních výpočtových bodech hodnoty $L_{Aeq,8h} = 34,5$ dB v denní době a $L_{Aeq,1h} = 19,3$ dB v noční době. Vypočtené hodnoty jsou tak s výraznou rezervou nižší než hygienické limity $L_{Aeq,8h} = 50$ dB pro denní dobu a $L_{Aeq,1h} = 40$ dB pro noční dobu. Provoz záměru v rámci areálu proto nebude při dodržení akustických parametrů zdrojů hluku uvažovaných v této hlukové studii příčinou překročení hygienických limitů hluku v nejbližším chráněném venkovním prostoru staveb.

Vliv automobilové dopravy na veřejných pozemních komunikacích byl hodnocen porovnáním stávajícího stavu bez realizace záměru (nulová varianta) a stavu po realizaci záměru (aktivní varianta). Nejvyšší vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v aktivní variantě činí $L_{Aeq,16h} = 56,9$ dB v denní době a $L_{Aeq,8h} = 51,7$ dB v noční době. Vypočtené hodnoty zůstávají s dostatečnou rezervou pod hygienickými limity vztahujícími se na silnici III/2508 v ulici Masarykova, tj. $L_{Aeq,16h} = 68$ dB v denní době a $L_{Aeq,8h} = 58$ dB v noční době.

Vlivem dopravy související s provozem posuzovaného záměru dojde v hodnocených referenčních výpočtových bodech v denní době ke zvýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku A maximálně o 1,9 dB. V noční době činí maximální vypočtená změna ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pouze +0,2 dB.

Na základě provedených výpočtů lze konstatovat, že realizací a provozem záměru „Retail park Postoloprty“ nedojde v nejbližším chráněném venkovním prostoru staveb k překročení hygienických limitů hluku stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Záměr je proto z hlediska ochrany veřejného zdraví před nepříznivými účinky hluku při respektování podmínek a vstupních parametrů uvažovaných v této hlukové studii realizovatelný.

12 ÚDAJE O ZPRACOVATELI HLUKOVÉ STUDIE

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

Podpis:



Datum:

12. srpna 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



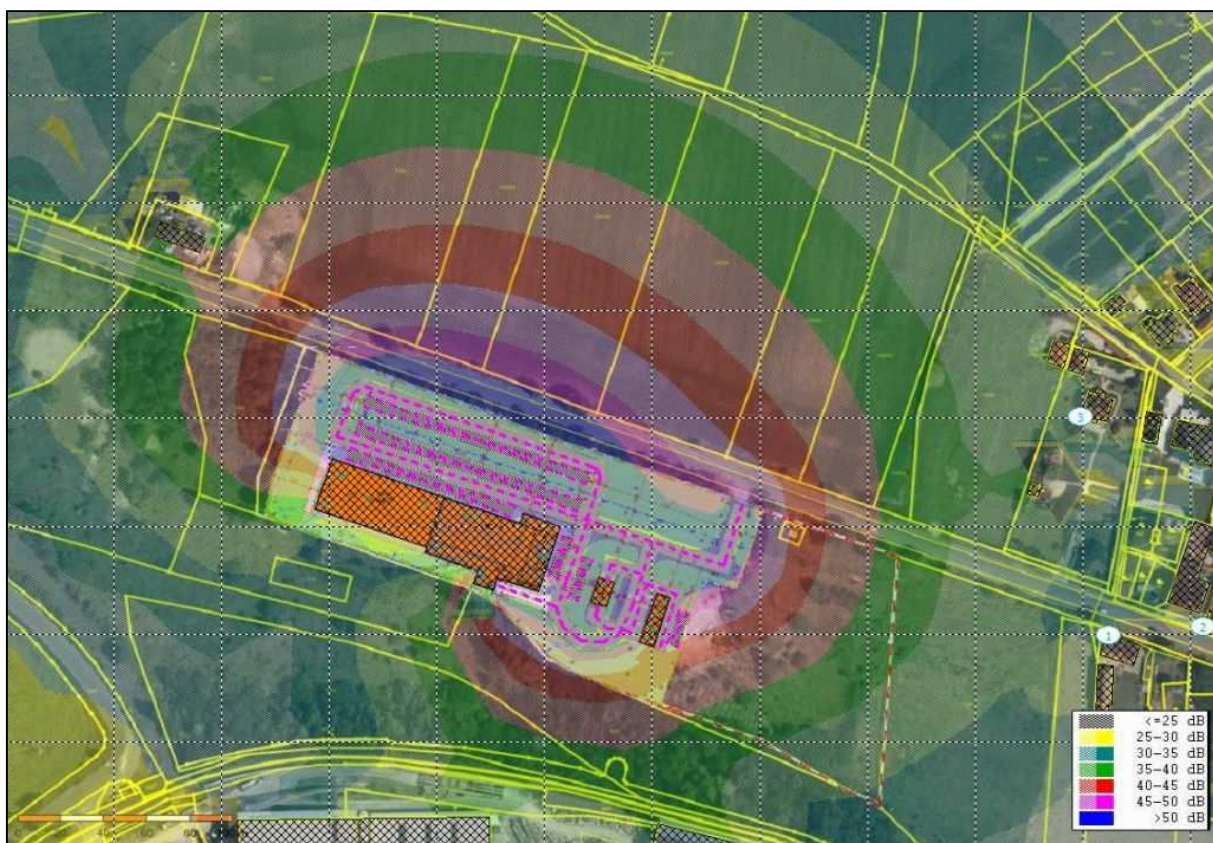
RB 1 – severozápadní fasáda rodinného domu č. p. 444, ul. Masarykova, Postoloprty

RB 2 – jižní fasáda rodinného domu č. p. 656, ul. Masarykova, Postoloprty

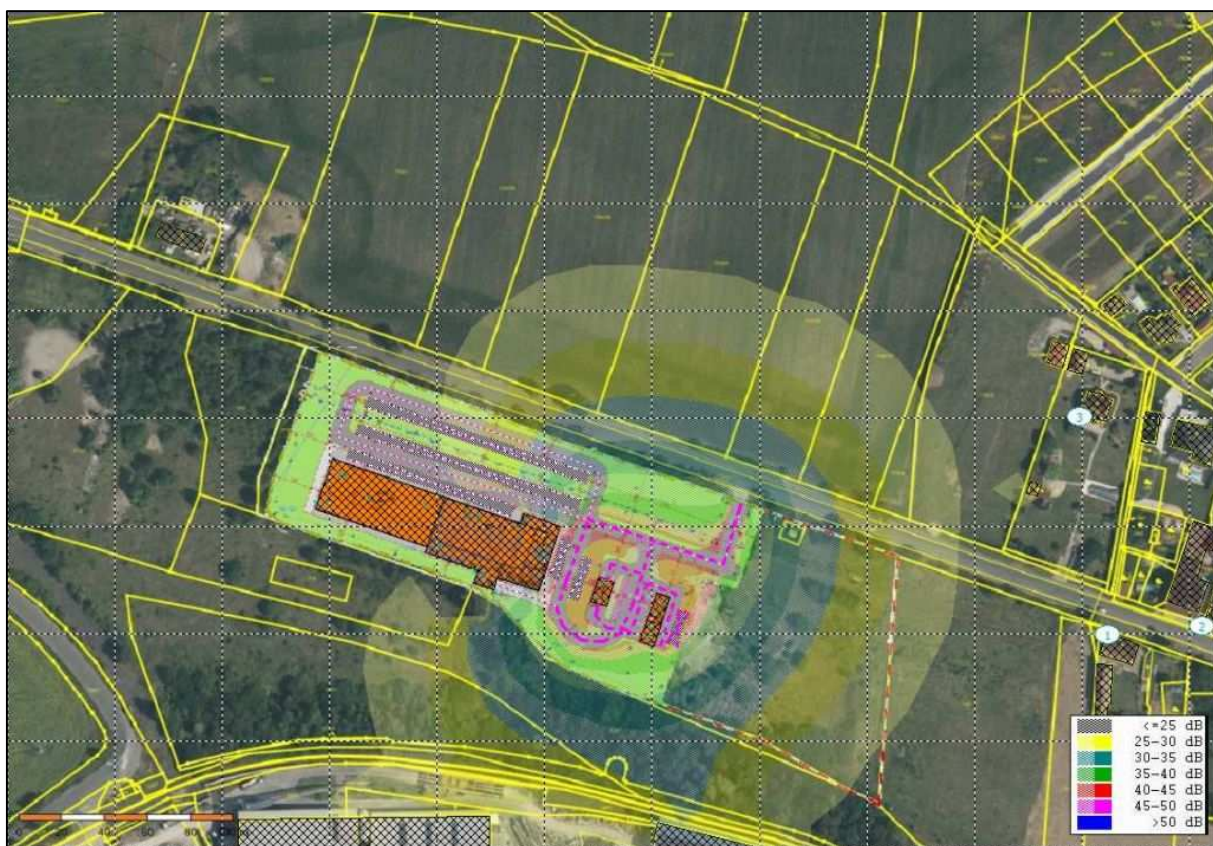
RB 3 – jižní fasáda rodinného domu č. p. 651, ul. Masarykova, Postoloprty

Příloha č. 2

Zobrazení hlukových pásem z provozu záměru



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



Hluková pásma ve výšce 2,0 m nad terénem – noc

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



Hluková pásma ve výšce 2,0 m nad terénem – noc

Aktivní varianta - stav včetně realizace záměru



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



Hluková pásma ve výšce 2,0 m nad terénem – noc