



Průmyslový park Jirkov

Hluková studie

Název stavby: Průmyslový park Jirkov

Investor: ALEGRO-INVEST a.s.
Pod Dálnicí 469/12
140 00 Praha 4

EFEKT-INVEST a.s.
Pod Dálnicí 469/12
140 00 Praha 4

Zpracoval: Mgr. Radomír Smetana
člen České asociace akustiků, o.s.

Spolupráce: Alžběta Smetanová

Datum: 20. 5. 2015

Zakázka číslo: 15/0407

Počet stran: 30

Výtisk číslo:

Obsah

1. ÚVOD	3
2. PODKLADY	3
2.1 Podklady předané objednatelem.....	3
2.2 Podklady zhotovitele.....	3
2.3 Literatura.....	3
2.4 Legislativní podklady.....	3
3. LEGISLATIVA	4
3.1 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.	4
3.2 Důsledky pro posuzovaný záměr	6
4. PŘEDPOKLADY ŘEŠENÍ	6
4.1 Umístění záměru.....	6
4.2 Stručný popis záměru.....	7
4.3 Doprava v lokalitě	12
5. ZDROJE HLUKU	14
5.1 Stacionární zdroje.....	14
5.2 Automobilová doprava generovaná záměrem	15
5.3 Železniční doprava.....	15
6. PODMÍNKY PRO ŘEŠENÍ STUDIE	15
6.1 Metodika výpočtu.....	15
6.2 Obecné charakteristiky	16
6.3 Varianty výpočtů	17
6.4 Referenční body	17
7. HODNOCENÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE	18
7.1 Hluk v období výstavby.....	18
7.2 Nulová varianta bez průmyslového parku, stav 2016.....	21
7.3 Výpočet hlukové zátěže ze zdrojů průmyslového parku	21
7.4 Celková hluková zátěž po realizaci záměru	22
7.5 Navržená opatření.....	23
8. ZÁVĚR	23

1. Úvod

Záměrem investora – společností ALEGRO-INVEST a.s. a EFEKT-INVEST a.s. – je výstavba průmyslového parku Jirkov, tvořeného velkokapacitními sklady a administrativními budovami pro jednoho nebo více nájemců a dvěma čerpacími stanicemi pohonných hmot pro nájemce i pro motoristickou veřejnost.

Předkládaná hluková studie posuzuje hlukové poměry v dotčeném území po realizaci záměru a hodnotí ovlivnění nejbližší obytné zástavby novými zdroji hluku, které zde budou působit po výstavbě a zprovoznění záměru a hodnotí vliv generované automobilové dopravy na akustickou situaci v okolí příjezdových komunikací.

Studie byla zpracována jako podklad pro Dokumentaci vlivu záměru na životní prostředí podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.

2. Podklady

2.1 Podklady předané objednatelem

- [1] Průmyslový park Jirkov. Dokumentace pro územní rozhodnutí. Průvodní a souhrnná technická zpráva. DAG spol. s r.o., proj. společnost, Teplice, 04/2015.
- [2] Dodatečné informace zadavatele k projektu, především k rozsahu automobilové dopravy vyvolané provozem záměru.
- [3] Průmyslový park Jirkov. Koordinační situace stavby. Výkres dwg, M 1:1000. DAG spol. s r.o., proj. společnost, Teplice, 04/2015.

2.2 Podklady zhotovitele

- [4] Program HLUKplus profi10, ver. 10.24. Licence 5202.
- [5] Terénní průzkum lokality, sčítání dopravy v lokalitě.

2.3 Literatura

- [6] Liběrko M., Ládyš L.: Výpočet hluku z automobilové dopravy – Manuál 2011. Účelová publikace pro Ředitelství silnic a dálnic ČR. Praha 11/2011.
- [7] Kozák J.: Doporučená metodika vypracování hlukových studií v dokumentacích a jejich posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Planeta 2/2005, str. 44-48.
- [8] Liběrko M.: Hluk pozemní dopravy a ochrana proti němu. In: Dopravní hluk, sborník přednášek k semináři České akustické společnosti, Praha 1996.
- [9] TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. doplněné vydání). Schváleno Ministerstvem dopravy s účinností od 12. října 2012. EDIP s.r.o., Liberec 2012.
- [10] TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. doplněné vydání). Schváleno Ministerstvem dopravy dne 5. června 2012 s účinností od 6. června 2012. EDIP s.r.o., Liberec 2012.

2.4 Legislativní podklady

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

3. Legislativa

3.1 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. [12] stanoví hygienické limity následovně.

Hluk v chráněných vnitřních prostorech staveb, v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

§ 12

Hygienické limity hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

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

(2) Vysokoenergetický impulsní hluk se vyjadřuje ekvivalentní hladinou akustického tlaku $C L_{Ceq,T}$ a současně i průměrnou hladinou expozice zvuku $C L_{CE}$ jednotlivých impulsů. V denní době se stanoví pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin ($L_{Ceq,8h}$), v noční době pro nejhlučnější 1 hodinu ($L_{Ceq,1h}$).

(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 $A L_{Aeq,T}$ se rovná 50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle 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 a dráhách, a hluku s výrazně informačním charakterem se přičte další korekce -5 dB.

(4) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku C vysokoenergetického impulsního hluku se stanoví pro denní dobu $L_{Ceq,8h}$ se rovná 83 dB, pro noční dobu $L_{Ceq,1h}$ se rovná 40 dB. Ekvivalentní hladina akustického tlaku $C L_{Ceq,T}$ se vypočte způsobem upraveným v části C přílohy č. 3 k tomuto nařízení.

(5)

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

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

Část A

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

Druh chráněného prostoru	Korekce [dB]			
	1)	2)	3)	4)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+5	+10	+20

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 drahách, kde se použije korekce -5 dB.

- 1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů, hluk z veřejné produkce hudby, dále pro hluk na účelových komunikacích a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů.
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na silnicích III. třídy a místních komunikacích III. třídy a drahách.
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na drahách v ochranném pásmu dráhy.
- 4) Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích s výjimkou účelových komunikací a drahách uvedených v bodu 2) a 3). Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, prováděné údržbě a rekonstrukci železničních drah nebo rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace, nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru, a pro krátkodobé objízdne trasy. Tato korekce se dále použije i v chráněných venkovních prostorech staveb při umístění bytu v přístavbě nebo nástavbě stávajícího obytného objektu nebo víceúčelového objektu nebo v případě výstavby ojedinělého obytného, nebo víceúčelového objektu v rámci dostavby proluk, a výstavby ojedinělých obytných nebo víceúčelových objektů v rámci dostavby center obcí a jejich historických částí.

3.2 Důsledky pro posuzovaný záměr

Tabulka 1 Přehled hodnot hyg. limitů platných pro posuzovaný záměr $L_{Aeq,T}$ [dB]

Zdroj hluku	denní doba	noční doba
doprava po hlavních veř. komunikacích (dálnice a silnice I. a II. třídy)	60	50
doprava po ostatních veř. komunikacích (silnice III. třídy)	55	45
stacionární zdroje, doprava v areálu	50	40

Pro dopravu na veřejných komunikacích je v denní době hodnoceno celých 16 hodin 06-22 hod ($L_{Aeq,16h}$), v noční době hodnoceno celých 8 hodin 22-06 hod ($L_{Aeq,8h}$). Pro hluk z areálu je v denní době hodnoceno nejhluchnějších souvislých 8 hodin ($L_{Aeq,8h}$), v noční době nejhluchnější hodina ($L_{Aeq,1h}$).

4. Předpoklady řešení

4.1 Umístění záměru

Zájmové území Průmyslového parku Jirkov se nachází v katastrálním území Jirkov a Kyjice a je situováno podél státní silnice I/13 Most – Chomutov. Území je rozděleno touto silnicí na dvě lokality – severní část SEKTOR „A“ – SEVER o ploše pozemku 213 635,00 m² a jižní část SEKTOR „B“ – JIH o ploše pozemku 65 557,00 m².

Území není v současné době využíváno, jedná se o ladem ležící půdu, travnatý porost s keři a nálety.

Prostor pro výstavbu je zhruba ohraničen ze západu až severozápadu Podkrušnohorským přívalovým náhonem (levostranný přítok řeky Bíliny), z jihovýchodní strany tělesem železniční trati ČD č. 130 Most-Chomutov a ze severovýchodní strany silnicí III/0315 Jirkov – Vrskmaň.

Hlavní dopravní připojení severní části je navrženo ze silnice III/0135, kde bude provedena úprava na malou okružní křižovatku. Vedlejší dopravní připojení do části ČSPH a občerstvení bude přímo na silnici I/13. Hlavní dopravní připojení jižní části areálu je navrženo stejně jako severní část, ze silnice III/0135 okružní křižovatkou a prostřednictvím stávající MUK na I/13. Vedlejší dopravní připojení do části ČSPH bude přímo na silnici I/13. Veškerá nákladní doprava vyvolaná provozem záměru bude využívat přímého napojení na I/13 prostřednictvím nových okružních křižovatek a ramen MÚK. Využití silnice III/0135 se předpokládá pouze pro dopravu OA zaměstnanců přibližně v objemu cca 5 % do každého směru.

Nejbližší obytnou zástavbu představují domy na východním okraji obce Jirkov, ubytovací zařízení kempu Červený Hrádek, jižní část obce Vysoká Pec a několik obytných objektů u silnice III/0351 do Vrskmaně (obr.č. 1).



Obr.č. 1 Průmyslový park Jirkov – umístění záměru (zdroj: mapy.cz)

4.2 Stručný popis záměru

4.2.1 Stavební řešení

Celý areál je navržen jako velkokapacitní sklady a administrativní budovy pro jednoho nebo více nájemců. Druh skladovaného zboží zatím není specifikován. Kapacita skladových prostor je dána obestavěným resp. využitelným prostorem skladových hal.

Manipulace s materiálem uvnitř hal bude prováděna vysokozdvíhými vozíky, systém skladování bude přizpůsoben požadavkům jednotlivých nájemců. Vnější dopravní řešení vychází z požadavků objednatele, doprava bude prováděna kamiony. Z toho vychází návrh vnitřních komunikací a parkovišť v areálu. Kromě parkovišť kamionů jsou v areálu navržena i parkoviště pro osobní vozidla.

V každé hale jsou v rozích situovány dvoupodlažní zděné vestavby kanceláří a hygienického zařízení. Vestavby jsou přístupné přímo z venkovního prostoru.

Zásobování hal je navrženo ze snížené úrovně přístupových dvorců kamionové dopravy pomocí vyrovnávacích můstek a vertikálně výsuvnými vraty.

Dispozice administrativních budov je běžného charakteru i standardního provozu. ČSPH je rovněž standardního řešení.

Tabulka 2 Přehled stavebních objektů (haly a administrativní budovy)

Stavební objekt	název	rozměry	zastavěná plocha	výška atiky	obestavěný prostor
		m x m	m ²	m	m ³
SO-01	skladová hala SH1	210,30 x 119,67	25 185	12,35	339 998
SO-02	skladová hala SH2	210,30 x 119,67	25 185	12,35	339 998
SO-03	skladová hala SH3	246,92 x 100,92	24 919	12,35	336 407
SO-04	skladová hala SH4	66,92 x 56,82 + 30,92 x 11,36	3 400	12,35	45 900
SO-05	skladová hala SH5	101,72 x 42,92	4 365	12,35	58 928
SO-06	skladová hala SH6	101,72 x 42,92	4 365	12,35	58 928
SO-07	admin. budova AB1	23,42 x 25,02	586	12,10	4 688
SO-08	admin. budova AB2	23,42 x 25,02	586	12,10	4 688

Stavební provedení skladových hal

Haly budou zateplené s lehkým sendvičovým střešním pláštěm a obvodovým pláštěm kombinujícím lehký sendvič s prefabrikovaným pláštěm z lehkého betonu. Výška skladových hal bude 12,35 m, výška administrativních budov 12,1 m.

Obvodový plášť je navržen jako „bezpaždíkový“, v konstrukci lehkého zatepleného skládaného sendviče. Nosné prvky tvoří horizontální ocelové kazety s tepelně izolační výplní minerálními vláknitými deskami a svislým krycím trapézovým plechem. Dále je zastoupen i plášť z prefabrikovaných ŽLB prvků z lehkého betonu. Tento je aplikován do úrovně +2,40m (v rozsazích mimo vrata), resp. do úrovně +4,40 m (na „zásobovacích“ stranách).

Střešní plášť je navržen jako „bezvaznicový“, v konstrukci lehkého zatepleného skládaného sendviče. Nosný prvek tvoří trapézový plech, tepelnou izolaci pak opět minerální vláknité desky. Hydroizolaci tvoří PVC fólie. Odvodnění střechy je svody zaatikovými a svody v úžlabí mezi jednotlivými loděmi hal (podtlakový systém).

Střešní plášť je vybaven bodovými světlíky s funkcí prosvětlovací a ventilační.

4.2.2 Vytápění a vzduchotechnika

Skladové haly a vestavby

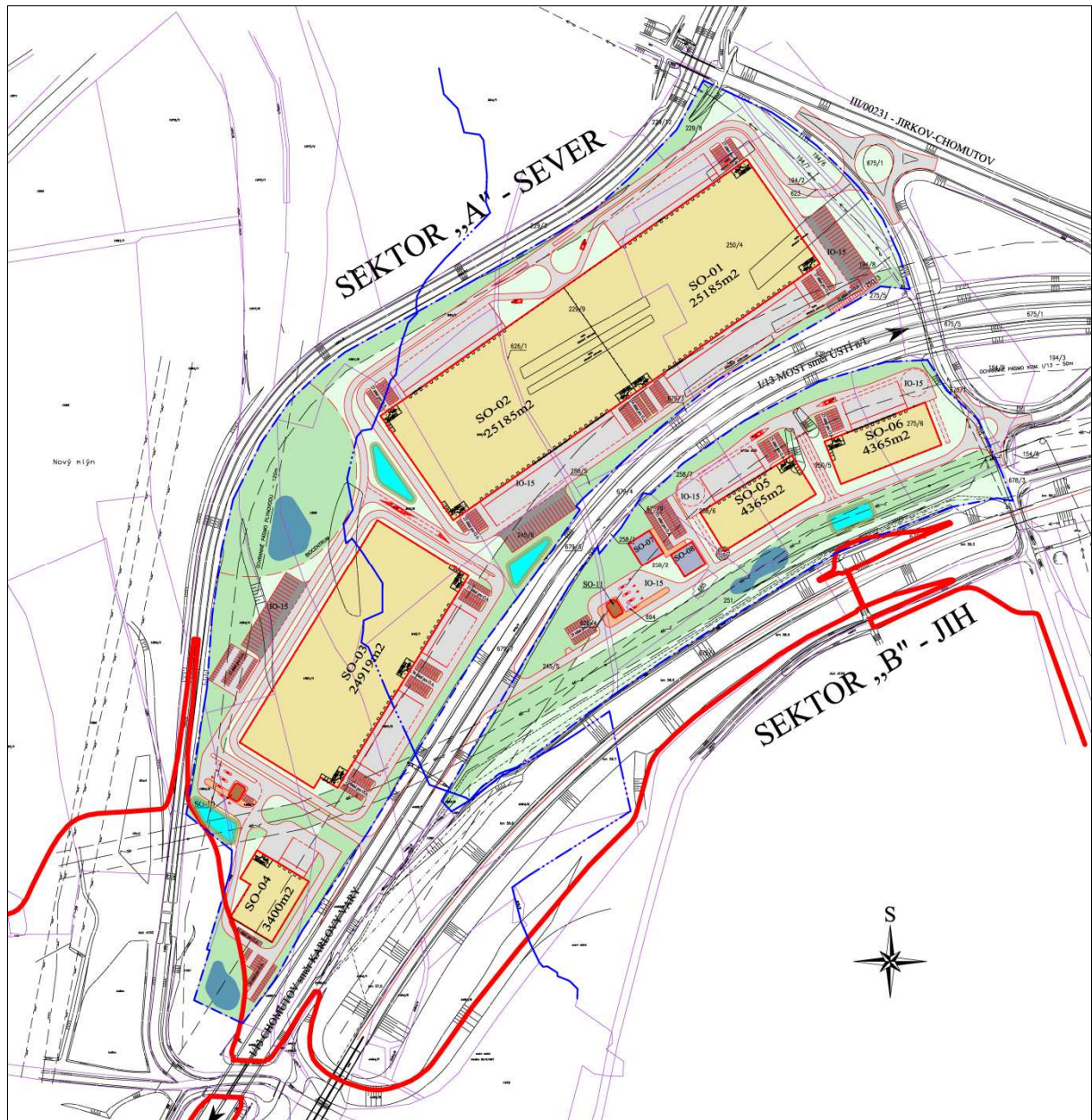
Vytápění hal bude pomocí plynových tmavých zářičů typu Schulte, typ Infra 9B. Zářiče budou umístěny podél vnitřní obvodové stěny haly ve výši 10 m nad podlahou. Zdrojem teplovodního média ve vestavbách budou plynové turbo kotle.

Větrání hal je řešeno pomocí střešních ventilátorů s výkonem 19 000 m³/h při 0 Pa. Regulace a chod ventilátorů se zásadně ovládá z podlahy hal pomocí regulátorů DTR 140 N pro dvoupolohovou regulaci teplot měřených snímačem teploty Pt 100.

Větrání vestaveb v hale je řešeno pomocí odvětrávacích ventilátorů.

Administrativní budovy

Administrativní budovy budou vytápěny teplovodním vytápěním pomocí plynového turbo kotle. Prostory hygienických zařízení budou uměle větrány pomocí el. ventilátorů.



Obr.č. 2 Průmyslový park Jirkov – situace areálu (zdroj: DAG spol. s r.o.)

4.2.3 Čerpací stanice PH

Čerpací stanice pohonných hmot v sektoru „A“ - SEVER (SO-09) i v sektoru „B“ – JIH (SO-10) je navržena jako jednoduchý zděný přízemní nepodsklepený objekt s plochou jednoplášťovou spádovou střechou. Světlá výška k podhledu je 3,1 m.

ČSPH mají tři oboustranné výdejní stojany pohonných hmot a jeden stojan jednostranný. Výdejní plocha je zastřešena ocel. konstrukcí s trapézovými plechy.

Pohonné hmoty budou uloženy do podzemních dvouplášťových dělených nádrží o obsahu 2 x 15 m³. Výdejní pistole budou opatřeny odtahem par.

4.2.4 Provozní doba areálu

Provoz v areálu včetně čerpacích stanic budou ve dvou směnách.

Příjezd zaměstnanců na ranní směnu a odjezd z odpolední směny se odehraje v noční době, to je v intervalu 05-06 h příjezd a v intervalu 22-23 h odjezd.

Předpokládá se také v omezeném počtu příjezdů a odjezdů kamionů v noční době (viz Generovaná doprava).

4.2.5 Dopravní řešení

Hlavní dopravní připojení severní části je navrženo ze silnice III/0135, kde bude provedena úprava na malou okružní křižovatku. Vedlejší dopravní připojení do části ČSPH a občerstvení bude přímo na silnici I/13, která si vyžádá úpravu a zásah do této silnice.

Hlavní dopravní připojení severní části je navrženo ze silnice III/0135, kde bude provedena úprava na malou okružní křižovatku. Vedlejší dopravní připojení do části ČSPH a občerstvení bude přímo na silnici I/13. Hlavní dopravní připojení jižní části areálu je navrženo stejně jako severní část, ze silnice III/0135 okružní křižovatkou a prostřednictvím stávající MUK na I/13. Vedlejší dopravní připojení do části ČSPH bude přímo na silnici I/13. Veškerá nákladní doprava vyvolaná provozem záměru bude využívat přímého napojení na I/13 prostřednictvím nových okružních křižovatek a ramen MUK. Využití silnice III/0135 se předpokládá pouze pro dopravu OA zaměstnanců přibližně v objemu cca 5 % do každého směru.

Doprava v klidu

V areálu je několik samostatných ploch pro parkování jak osobních, tak nákladních vozidel.

Pro parkování nákladních vozidel je navrženo 66 stání, umístěných u hal SH1 až SH3.

Pro osobní automobily je navrženo 404 stání u skladových hal, 31 stání u administrativní budovy a 24 stání u čerpacích stanic (tabulka 4).

4.2.6 Generovaná doprava

Výpočet dopravního zatížení poskytl investor. Ten vychází z dlouhodobého sledování dopravy na stávajících skladových areálech Jirny I, Jirny II a III. Investor jmenované areály připravoval a dlouhodobě sleduje. Využití areálu Jirkov bude mít obdobné parametry jako již sledované areály Jirny.

Nákladní automobilová doprava

Tabulka 3 Přehled generované nákladní dopravy

Sektor	denní doba (06-22 h)			noční doba (22-06 h)		
	počet vozidel		počet pohybů	počet vozidel		počet pohybů
	voz/16 h	max. voz/h	voz/16 h	voz/8h	max. voz/h	voz/8h
A	160	16	320	35	6	70
B	18	2	36	4	1	8
celkem	178	-	356	39	-	78

Doprava k ČS PH

Sektor A	15 NA/den,	170 OA/den,
Sektor B	12 NA/den,	200 OA/den.

Doprava k ČS PH nepovede k přetížení dopravy v území. Bude se jednat buď o vozidla přijíždějící cíleně do průmyslového parku, nebo o vozidla projíždějící po silnici I/13 i bez existence čerpacích stanic.

Osobní automobilová doprava

Odhad osobní automobilové dopravy zaměstnanců vychází z počtu pracovníků v jednotlivých objektech (halách, admin. budovách). Počtu zaměstnanců odpovídá i návrh počtu parkovacích míst pro OA.

Tabulka 4 Osobní automobilová doprava generovaná provozem průmyslového parku

SO	počet pracovníků ve 2 směnách	počet parkova- cích míst	počet OA ¹⁾	počet pohybů OA
			voz/24 h	voz/24 h
SO-01	162	81	81	162
SO-02	162	77	81	162
SO-03	180	147	90	180
SO-04	98	49	49	98
SO-05	50	25	25	50
SO-06	50	25	25	50
SO-07	31	31	31	62
SO-08	31			
SO-09	5	4 ²⁾	2	4
SO-10	5	20 ²⁾	3	6
Celkem	774	459	387	774

1) 2 osoby/vozidlo

2) včetně parkovacích míst pro zákazníky ČS

Tabulka 5 Rozdělení pohybů osobní dopravy na směny, do denní a noční doby

Směna	pohyb	od	do	počet pohybů OA
ranní	příjezd	5:00	6:00	387
	odjezd	14:00	15:00	387
odpolední	příjezd	13:00	14:00	387
	odjezd	22:00	23:00	387
Celkem	-	-	-	1 548
v tom v denní době	-	6:00	22:00	774
v noční době	-	22:00	6:00	774
špička	-	13:00	15:00	774

Rozdělení dopravy na vnitroareálové komunikace

Uvedená doprava byla rozmístěna na vnitroareálové komunikace podle parametrů průmyslového parku.

Nákladní doprava byla rozdělena podle ploch skladových hal, osobní doprava podle počtu parkovacích míst na jednotlivých parkovištích.

Tabulka 6 Rozdělení generované dopravy do příjezdových směrů – počet jízd za čas. úsek

Komunikace	OA				NA			
	%	celkem	den	noc	%	celkem	den	noc
I/13 – směr Chomutov	45	698	349	349	50	217	178	39
I/13 – směr Most	45	698	349	349	50	217	178	39
III/0135 – směr Vys. Pec	5	76	38	38	0	0	0	0
III/0135 – směr Vrskmaň	5	76	38	38	0	0	0	0
Celkem	100	1548	774	774	100	534	356	78

4.3 Doprava v lokalitě

4.3.1 Doprava bez záměru

Intenzita dopravy bez záměru na komunikacích v území v roce 2016 byla stanovena na základě sčítání dopravy ŘSD ČR v roce 2010 a na komunikacích III. třídy jednorázovým sčítáním dopravy podle metodiky MD [10], provedené autory studie dne 6. 5. 2015. Z výsledku sčítání byla podle metodiky MD stanovena roční průměrná intenzita dopravy (RPDI). Pro rok 2016 byly intenzity dopravy stanoveny pomocí příslušných růstových koeficientů MD [9].

Tabulka 7 Intenzita dopravy na silnici I/13

Komunikace	interval	OA	NA	NS	celkem
I/13, sč.úsek 4-0498, rok 2010 úsek MUK-Most	den	9 844	1 423	556	11 823
	noc	795	184	130	1 109
I/13, sč.úsek 4-0496, rok 2010 úsek MÚK-Chomutov	den	9 672	1 095	528	11 295
	noc	753	135	119	1 007
koef. 2016/2010		1,13	1,03	1,03	-
I/13, odhad rok 2016 úsek MUK-Most	den	11 124	1 466	573	13 162
	noc	898	190	134	1 222
I/13, odhad rok 2016 úsek MÚK-Chomutov	den	10 929	1 128	544	12 601
	noc	851	139	123	1 113

Pozn.: NS – nákladní soupravy

Tabulka 8 Výsledky jednorázového sčítání dopravy na silnici III/0315 a stanovení RPDI

Úsek komuni- kace	inter- val sčítání	výsledek sčítání		RPDI – rok 2016	
		OA	NA	OA	NA
		voz/2 h		voz/24 h	
směr Vysoká Pec	14 - 16	44	3	237	17
směr Vrskmaň	15 - 17	37	1	194	6

4.3.2 Doprava v lokalitě po realizaci záměru

Intenzita generované dopravy včetně jejího rozdělení do příjezdových směrů a denní a noční doby byla stanovena v kapitole 4.2.6.

Tabulka 9 Frekvence dopravy na I/13 po realizaci záměru, rok 2016

Intenzita			I/13 - úsek MUK- Most		I/13 – úsek MUK- Chomutov	
			OA	NA+NS	OA	NA+NS
bez záměru	den	voz/16h	11 124	2 039	10 929	1 672
	noc	voz/8h	898	324	851	262
přetížení záměrem	den	voz/16h	348	178	348	178
	noc	voz/8h	348	39	348	39
celkem	den	voz/16h	11 472	2 217	11 277	1 850
	noc	voz/8h	1 246	363	1 199	301

Tabulka 10 Frekvence dopravy na III/0315 po realizaci záměru, rok 2016

Intenzita			III/0315 - směr Vy- soká Pec		III/0315 – směr Vrskmaň	
			OA	NA	OA	NA
bez záměru ¹⁾	den	voz/16h	224	16	187	15
	noc	voz/8h	13	1	11	1
přetížení záměrem	den	voz/16h	38	0	38	0
	noc	voz/8h	38	0	38	0
celkem	den	voz/16h	262	16	225	15
	noc	voz/8h	51	1	49	1

¹⁾ rozdělení do denní a noční doby provedeno podle metodiky [6]

5. Zdroje hluku

5.1 Stacionární zdroje

Větrání hal a vestaveb

Větrání hal je řešeno pomocí střešních ventilátorů s výkonem 19 000 m³/h. Pro výpočet byla použita hodnota akustického výkonu ventilátoru $L_{Aw} = 85$ dB.

Větrání vestaveb v halách je řešeno pomocí odvětrávacích ventilátorů. Pro výpočet byla použita hodnota akustického výkonu ventilátoru $L_{Aw} = 70$ dB.

Tabulka 11 Stacionární zdroje hluku na objektech průmyslového parku

Objekt	zdroj hluku	počet	označení zdroje (dle HLUK+)	akustický výkon L_{Aw} [dB]
SO-01	větrání haly	4	P1 – P4	85
	větrání vestavby	3	P15, P19-P20	70
SO-02	větrání haly	4	P5 – P8	85
	větrání vestavby	3	P16 – P18	70
SO-03	větrání haly	3	P11 – P13	85
	větrání vestavby	3	P21 – P23	70
SO-04	větrání haly	1	P14	85
	větrání vestavby	1	P24	70
SO-05	větrání haly	1	P9	85
	větrání vestavby	1	P25	70
SO-04	větrání haly	1	P10	85
	větrání vestavby	1	P26	70



Obr.č. 3 Umístění a označení stacionárních zdrojů hluku

Ostatní

Ostatní stacionární zdroje (např. větrání prostorů hygienických zařízení el. ventilátory) budou s ohledem na vzdálenost obytných lokalit v podstatě zanedbatelné.

5.2 Automobilová doprava generovaná záměrem

Doprava v logistickém areálu je popsána v kapitole 4.2.6.

5.2.1 Doprava v areálu

Nákladní doprava v areálu byla rozdělena do vnitroareálových komunikací podle ploch jednotlivých skladových hal. Obsazenost parkovacích ploch pro nákladní automobily byla stanovena podle počtu stání jednotlivých ploch.

Osobní doprava zaměstnanců byla rozdělena podle počtu parkovacích míst na jednotlivých parkovištích. Stejně tak byla stanovena obsazenost jednotlivých parkovišť pro osobní automobily.

Automobilová doprava k čerpacím stanicím je popsána v kapitole 4.2.6.

5.2.2 Doprava po veřejných komunikacích

Přehled automobilové dopravy v lokalitě po realizaci záměru je uveden v tabulkách 9 a 10 v kapitole 4.3.2

5.3 Železniční doprava

Železniční doprava po trati ČD č. 130 je významným zdrojem hluku v území.

Intenzita byla stanovena 120 vlaků elektrické trakce o 10 vagónech za 24 h, při průměrné rychlosti vlaku 80 km/h.

6. Podmínky pro řešení studie

6.1 Metodika výpočtu

Pro hodnocení hluku z automobilové dopravy a z průmyslových zdrojů hluku byl použit program HLUK+ firmy JpSoft ver. 10.24 profi10 „Výpočet hladiny hluku ve venkovním prostředí“, licence č. 5202 (RNDr. Miloš Liberko, Mgr. Jaroslav Polášek). Algoritmy výpočtu hluku pozemní dopravy vycházejí z posledního vydání Metodických pokynů pro výpočet hladin hluku z dopravy, autorizovaného pro použití v hygienické službě rozhodnutím hlavního hygienika České republiky ze dne 20. 11. 1991, a z novelizované metodiky pro výpočet hluku z dopravy z roku 2004 [6], nahrazující přílohu č.1 Metodických pokynů.

Při výpočtu ekvivalentní hladiny hluku L_{Aeq} generované ve venkovním prostředí průmyslovými zdroji hluku vychází program z metodiky, zveřejněné v materiálu „Podklady pro navrhování a posuzování průmyslových staveb – stavební akustika“ (VÚPS Praha, 1985).

Program dále umožňuje:

- výpočet průmyslových zdrojů po frekvencích (v oktávovém nebo třetinooktávovém spektru) podle ČSN ISO 9613,

- možnost zadání naměřené hodnoty hluku stacionárního zdroje ve vnitřním prostoru a automatickém přepočtu (pomocí zadané neprůzvučnosti) na hodnotu ve venkovním prostředí,
- možnost zadání rozsáhlých plošných zdrojů, výpočet součinitele útlumu atmosférou ze zadaných parametrů (teplota, relativní vlhkost, atmosférický tlak),
- automatický import vrstevnic a budov ze shp a dxf souborů, modelování i velmi členitého terénu pomocí vrstevnic.

Do verze 9 byly implementovány TP 189 a 219 (Technické podmínky MD ČR), které obsahují postupy pro zjišťování dopravně inženýrských dat pro hlukové výpočty. Změny v programu Hluk+ se týkají především těchto oblastí:

- sjednocení druhů kryt vozovky a zpřesnění koeficientu F3;
- rozdělení intenzit dopravy;
- nové vícepruhové komunikace (4-pruh a 6-pruh);
- automatické rozdělení intenzit dopravy a rychlostí jednotlivých druh vozidel do samostatných pruhů;
- možnost zadání detailních výpočtových rychlostí pro období den a noc zvláště pro OA (osobní automobily), NA (nákladní automobily) a NS (nákladní soupravy).

Při výpočtu je uvažována morfologie terénu modelovaná pomocí vrstevnic. Histogram směrů a rychlostí větrů není ve výpočtu uvažován. Vzhledem k tomu, že se při prokazování plnění hygienických limit odpočítává odrazivost příslušné fasády dle normy ČSN ISO 1996-2 popř. dle Metodického návodu pro hodnocení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb č.j.62545/2010-OVZ-32.3-1-11.2010 ze dne 1.11.2010, jsou i výsledné hodnoty uváděny po korekci na odraz fasády, což umožňuje použitá verze výpočtového programu.

V programu se uvažuje jenom se složkou hluku šířeného vzduchem. Počítají se hodnoty akustického tlaku A, deskriptorem pro vyjádření úrovní akustického tlaku A ve venkovním prostředí je ekvivalentní hladina akustického tlaku A.

Z porovnání výsledků výpočtu a výsledků měření, provedených autory programu, je možno teoretické výsledky výpočtu i pro složitější dopravně-urbanistické situace zařadit do II. třídy přesnosti s chybou ± 2 dB. Velmi důležitou skutečností přitom je, že při všech ověřovaných běžných situacích je vypočítaná hodnota vždy vyšší než hodnota L_{aeq} reálně naměřená. Hodnoty L_{aeq} získávané na základě výpočtů postupem dle metodiky výpočtu hluku ze silniční dopravy tedy jsou na straně bezpečnosti výpočtu.

6.2 Obecné charakteristiky

Výhledový stav po realizaci plánovaného záměru byl zjišťován výpočetním postupem. K výpočtům bylo použito výše popsaného programu HLUK+.

Vzhledem k charakteru posuzované lokality byl pro výpočet obecně předpokládán **terén pohltivý**. Všechny odrazivé plochy (parkoviště atd.) byly v modelu definovány **jako odrazivé**.

Ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v referenčních bodech byly stanovovány 2 m před fasádou domů ve výšce obytných místností. Izofony byly počítány ve výšce 5 m nad terénem. Výsledky výpočtu jsou prezentovány pro vybrané ref. body v tabulkové formě.

Poznámka: Opis zadání úloh z programu HLUK+ zde není prezentován. Soubory s opisem zadání a výsledků jsou k dispozici u autorů studie a budou na vyžádání poskytnuty.

6.3 Varianty výpočtů

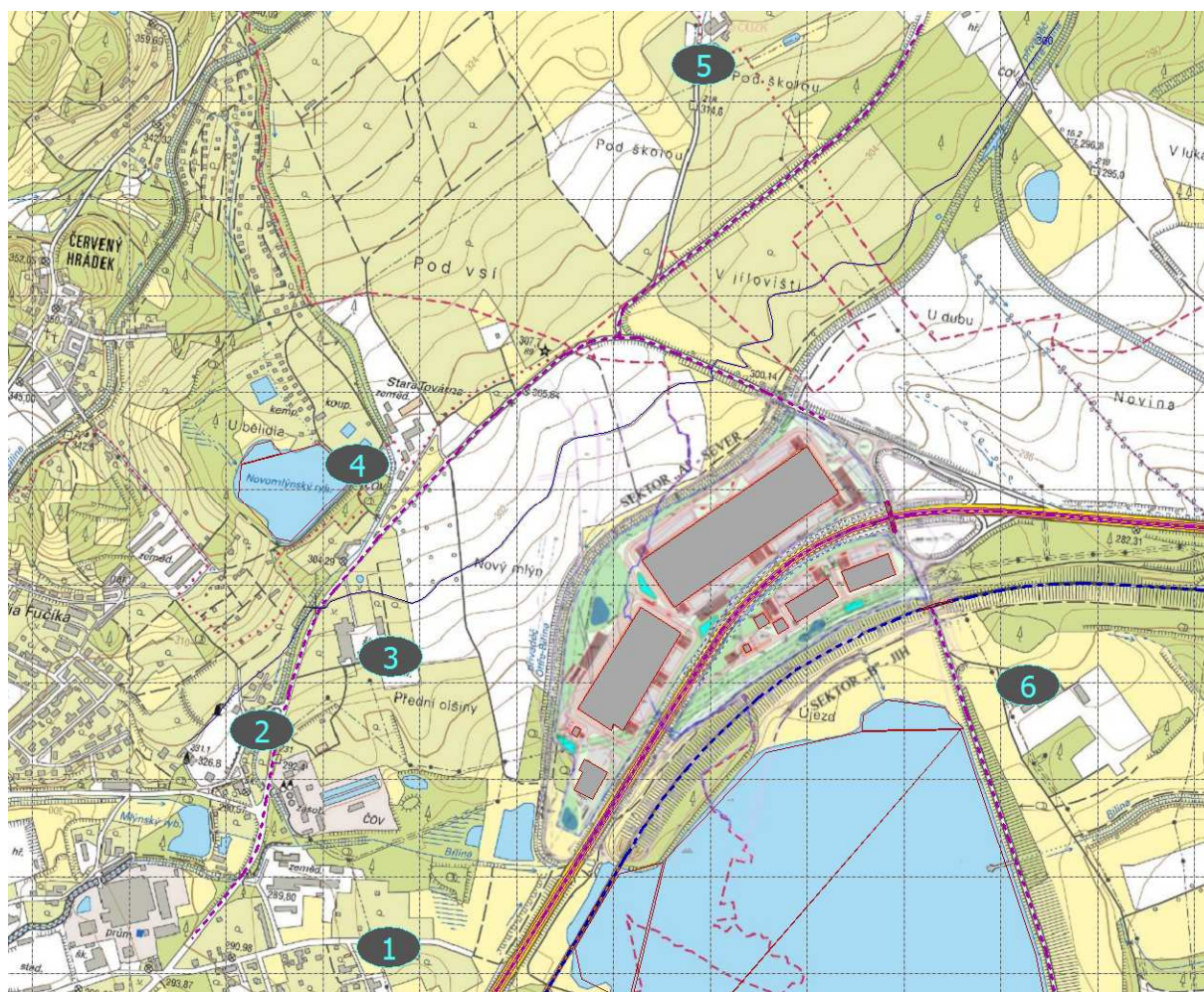
V rámci hlukové studie byly zpracovány následující varianty:

- nulová varianta, hluk z dopravy po silnici I/13 a dalších komunikacích včetně železniční dopravy – denní i noční doba,
- aktivní varianta, hluk z areálu a z přetížení dopravy na příjezdových komunikacích – denní i noční doba,
- aktivní varianta, celkové zatížení lokality – denní i noční doba.

6.4 Referenční body

Pro posouzení hlukových emisí v nejbližších chráněných venkovních prostorech bylo zvoleno několik referenčních bodů, představujících nejbližší obytné objekty v zástavbě obcí Jirkov, Vysoká Pec a Vrskmaň. V těchto bodech byl proveden výpočet hlukové zátěže.

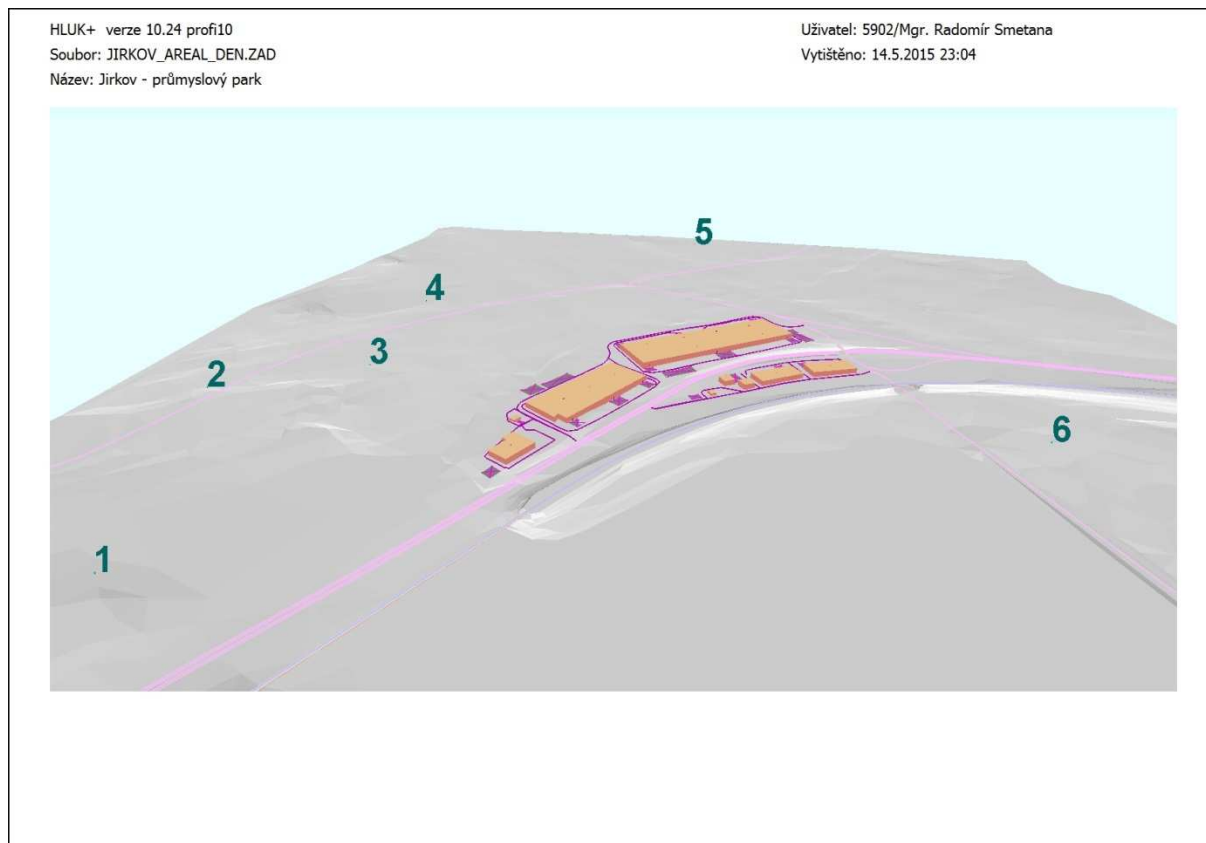
Umístění referenčních bodů pro hodnocení hlukové zátěže je na mapě na obr.č. 3 a je patrné z map hlukových pásem v příloze.



Obr.č. 4 Referenční body pro hodnocení akustické situace

Seznam referenčních bodů:

1. Jirkov, Mostecká č.p. 366
2. Jirkov, Jezerská č.p. 459
3. Střední škola technická, gastronomická a automobilová
4. kemp Červený Hrádek
5. Vysoká Pec, Jirkovská 135
6. Vrskmaň č.p. 72



Obr.č. 5 3D model lokality včetně průmyslového parku, ref. body

7. Hodnocení hlukové zátěže

7.1 Hluk v období výstavby

Bilance zemních prací nebude vyrovnaná. Část zeminy bude použita k úpravě terénu v ploše parku, přebytek bude z území odvezen a použit jinde.

Na zatěžování venkovního prostoru hlukem v období výstavby se podílí hluk z dopravy vyvolané stavební činností přitěžující ostatní dopravu na veřejných komunikacích (zajišťující přepravu materiálů ze staveniště a na staveniště) a hluk z prostoru staveniště (z provozu stavebních mechanismů).

Mezi hlukově nejnáročnější práce u většiny staveb patří výkopové a těžké stavební práce. V období provádění výkopových a těžkých stavebních prací je na staveništi předpokládán provoz

následujících hlavních stavebních mechanismů (výběr hlavních významných stacionárních zdrojů hluku): nákladní automobil, univerzální nakladač, kolový dozer a rýpadlo, autodomíhávač, čerpadlo betonu, věžový jeřáb.

Uvažovaná stavební technika (stacionární zdroje hluku) odpovídá obvyklému rozsahu používaných mechanismů při zajišťování běžných staveb. Pro posouzení maximální hlukové zátěže venkovního prostoru byla zvolena situace souběžného provozu mechanismů (která ve skutečnosti ani prakticky nemůže nastat) při jejich nejvyšší odhadované hlučnosti. Práce na staveništi budou prováděny pouze v denní době, nejvyšší od 7 do 21 hodin pětidenního pracovního týdne. Doba skutečných činností mechanismů v průběhu pracovní směny byla stanovena odborným odhadem v závislosti na jejich druhu („trvalý provoz“ mechanismů obvykle nepřekračuje i při tzv. „trvalém nasazení“ 60% pracovní doby směny, přičemž některé jsou používány jen krátkodobě). Při nakládání má automobil vypnut motor, jako stacionární zdroj působí na staveništi po dobu cca 5 – 10 minut (zajíždění na místo + startování + rozjezd).

Při stanovení hlukových emisí z prostoru činnosti uvažovaných stavebních mechanismů bylo využito Nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska hluku, jmenovitě z přílohy č. 4 k tomuto nařízení, ve které jsou uvedeny přípustné hodnoty emisí hluku pro shodné nebo obdobné mechanismy, s jejichž použitím je uvažováno v průběhu provádění zemních a těžkých stavebních a montážních prací:

Tabulka 12 Přípustné hodnoty emisí hluku stavebních strojů

Typ zařízení	Přípustné hodnoty emisí hluku vyjádřené pomocí hladin akustického výkonu L_{w} v dB/1 pW
Pásové dozery, nakladače a rýpadla - nakladače	103
Kolové dozery, nakladače, rýpadla – nakladače, dampy, atd.	101
Hydraulická rýpadla nebo lanová lopatová rýpadla, stavební výtahy na dopravu materiálu poháněné spalovacím motorem, stavební vrátky, motorové kultivátory	93
Věžové jeřáby	96
Kompresory	97

Úroveň přípustných hodnot je ještě blíže upravována v závislosti na čistém instalovaném výkonu P (v kW), elektrickém výkonu P_d (v kW), hmotnosti zařízení m (v kg), šířkou záběru L (v cm).

Při stanovení emisních hodnot hluku bylo rovněž vycházeno i z řady vlastních akustických měření prováděných za obvyklých provozních podmínek na stavbách, kdy se úroveň hluku emitovaného mechanismy pohybují v rozptýlu 5 a výjimečně až 10 dB v závislosti na konkrétním typu a výkonnosti mechanismu, zpracovávaném materiálu a podstatně rovněž na jejich technickém stavu.

Je nutné požadovat po dodavateli zemních a těžkých stavebních a montážních prací, použití mechanismů, splňujících limity stanovené nařízením vlády č. 9/2002 Sb.

V etapě provádění těžkých stavebních prací lze na staveništi předpokládat provoz mechanismů zajišťujících manipulaci se zeminou a dovoz stavebního materiálu.

Lze očekávat průjezd cca 25 TNA za den po příjezdových komunikacích a jejich pohyb v ploše stavby. Pro ukládání ornice a výkopku na mezideponiích budou použity nakladače.

Tabulka 13 Maximální souběh zdrojů hluku při provádění těžkých stavebních prací v areálu

Zdroje hluku	Průměrné nasazení zdrojů hluku		Předpokládaná emitovaná hladina $L_{Aeq,T}$ v 1 metru [dB]
	Počet	Činnost min. za směnu jednoho mechanismu	
Nákladní automobil*	25	10	77,0
Kolový dozer	1	180	86,3
Kolové rýpadlo	1	180	86,3
Nakladač	2	200	89,8
Věžový jeřáb	1	200	81,8

* působení motoru automobilu zajišťující přepravu ve fázi vykládky (příjezd vypnutí motoru + startování a rozjezd)

Maximální emitovaná ekvivalentní hladina akustického tlaku A při souběhu činností mechanismů z váženého součtu: $L_{Aeq,T} = 93,0$ dB.

V etapě provádění stavebních prací lze na staveništi předpokládat provoz mechanismů zajišťujících betonářské práce a ukládání ocelobetonových prvků. Pro demonstraci nejvyššího očekávaného zatížení životního prostředí hlukem (v denní době) je uvažováno s následujícím vzorkem maximálního souběhu (a překrývání) činností hlavních zdrojů hluku na staveništi:

Tabulka 14 Maximální souběh zdrojů hluku při provádění stavebních prací

Zdroje hluku	Průměrné nasazení zdrojů hluku		Předpokládaná emitovaná hladina $L_{Aeq,T}$ v 1 metru [dB]
	Počet	Činnost min.za směnu jednoho mechanismu	
Autodomíchávač	20	30	78,5
Čerpadlo betonu	1	300	82,5
Věžový jeřáb	1	200	81,8

Maximální emitovaná ekvivalentní hladina akustického tlaku A při souběhu činností mechanismů z váženého součtu: $L_{Aeq,T} = 86,0$ dB.

Hodnocení hluku při výstavbě

Hluk ze staveniště bude v nejbližších chráněných prostorech obytných budov (domy na východním okraji obce Jirkov) s rezervou pod hodnotou 60 dB, to je výrazně pod limitem 65 dB pro provádění stavebních prací v intervalu mezi 7 a 21 hod.

Vzdálenost nejbližších obytných objektů v době provádění stavebních prací se bude pohybovat kolem 500 m, útlum vzdáleností je cca 50 dB.

Hluk ze stavební dopravy

Hlavní objem nákladní dopravy bude představovat odvoz přebytku po zemních pracích a doprava stavebního materiálu na staveniště.

Výstavba bude prováděna po etapách, nákladní stavební doprava tedy bude probíhat postupně.

Podle odhadu (z analogie s obdobnými akcemi) bude v době stavebních prací přijíždět na staveňiště cca 5 TNA/hod, to je max. 70 TNA v průběhu maximální pracovní doby (07 – 21 hod). To představuje maximální počet 140 průjezdů nákladních vozidel v průběhu denní doby.

Toto dočasné přetížení automobilové dopravy po silnici I/13 zvýší hladinu akustického tlaku v okolí této komunikace maximálně o 0,1 dB. V okolí využívaných částí této komunikace pro stavební dopravu se však až na výjimky nenachází obytné stavby.

7.2 Nulová varianta bez průmyslového parku, stav 2016

Hodnocení bylo provedeno výpočtem. Do výpočtu byla zahrnuta jako zdroj hluku automobilová doprava po silnici I/13 a po silnici III. třídy a místních komunikacích a železniční doprava po trati ČD č. 130.

Výpočet byl proveden ve zvolených referenčních bodech. Výsledky jsou pro tyto body prezentovány v tabulkové formě, mapy hlukových pásem jsou uvedeny v příloze.

Tabulka 15 Výsledky výpočtu hluku ve vybraných ref. bodech, nul. varianta, rok 2016

Ref. bod	výška	denní doba	noční doba
	m	$L_{Aeq,16h}$ [dB]	$L_{Aeq,8h}$ [dB]
1	5	45,8	42,0
2	5	41,3	34,7
3	5	39,6	35,9
4	5	34,5	29,3
5	5	25,9	21,2
6	5	44,5	42,2
Limit¹⁾		55	45

¹⁾ dominantním zdrojem hluku je doprava po místních komunikacích

V chráněném venkovním prostoru domů v dotčených částech blízkých obcí, ovlivňovaných hlukem z automobilové a železniční dopravy, bude v roce 2016 hluk z těchto liniových zdrojů v denní i v noční době pod hodnotou hygienického limitu.

7.3 Výpočet hlukové zátěže ze zdrojů průmyslového parku

Výpočet očekávané akustické zátěže po realizaci záměru byl proveden na prostorovém modelu. Výpočet byl proveden pro denní i noční dobu, protože provoz v areálu (doprava) bude probíhat i v noční době.

Výsledky výpočtu jsou uvedeny v následující tabulce. Vypočítané hodnoty představují hluk ze zdrojů záměru v areálu (stacionární zdroje, doprava v areálu).

V příloze jsou prezentovány mapy hlukových pásem ze zdrojů záměru (stacionární zdroje, doprava v areálu) v denní i v noční době.

Osobní doprava zaměstnanců v noční době je zahrnuta do nejhlučnější noční hodiny. Doprava v denní době je rovnoměrně rozdělena do 16 hodin denní doby.

Tabulka 16 Výsledky výpočtu v referenčních bodech, hluk z provozu záměru – $L_{Aeq,t}$ [dB]

Ref. bod	výška [m]	denní doba			noční doba		
		zdroje v areálu	gener. doprava po veř. komunikacích	celkem záměr	zdroje v areálu	gener. doprava po veř. komunikacích	celkem záměr
		$L_{Aeq,8h}$	$L_{Aeq,16h}$	$L_{Aeq,t}$	$L_{Aeq,1h}$	$L_{Aeq,8h}$	$L_{Aeq,t}$
1	5	25,3	32,1	32,9	25,0	31,8	32,6
2	5	25,2	22,9	27,2	24,9	22,6	26,9
3	5	30,0	24,0	31,0	29,6	23,7	30,6
4	5	28,9	< 20	29,1	28,7	< 20	28,9
5	5	25,5	< 20	26,0	25,2	< 20	26,0
6	5	24,1	22,9	26,5	24,0	25,2	27,6
Limit		50	60	-	40	50	-

Hluk ze zdrojů průmyslového parku (včetně generované dopravy po příjezdových komunikacích) bude v posuzovaných bodech zanedbatelný, v denní době i v noční době bude do 33 dB.

7.4 Celková hluková zátěž po realizaci záměru

V této kapitole je hodnocena celková hluková zátěž v území po realizaci záměru.

Tabulka 17 Celková hluková zátěž ve vybraných referenčních bodech

Ref. bod	výška	denní doba			noční doba		
		bez záměru	se záměrem	změna	bez záměru	se záměrem	změna
	m	$L_{Aeq,t}$ [dB]			$L_{Aeq,t}$ [dB]		
1	3	45,8	46,0	+0,2	42,0	42,3	+0,3
2	2	41,3	41,1	-0,2	34,7	34,9	+0,2
3	2	39,6	39,0	-0,6	35,9	35,7	-0,2
4	2	34,5	33,8	-0,7	29,3	29,5	+0,2
5	2	25,9	26,6	+0,7	21,2	21,8	+0,6
6	2	44,5	44,5	0,0	42,2	43,0	+0,6

V denní době dosáhne i po realizaci záměru ve všech dotčených lokalitách hluk maximálně hodnoty 46 dB.

V noční době zůstane i po realizaci záměru ve všech dotčených lokalitách hluk pod hodnotou 43 dB, s výjimkou míst v blízkosti silnice I/13.

V některých místech dojde v důsledku spolupůsobení stávajících a nových zdrojů hluku k nevýznamnému zhoršení akustické situace (s výjimkou bodů 5 a 6 maximálně o 0,3 dB), ve východní části Jirkova dojde v důsledku odstínění především části silnice I/13 a železniční trati i k mírnému poklesu hlukové zátěže.

1. V blízkosti silnice I/13 (bod 1) dojde v důsledku přetížení dopravy generovanou dopravou k mírnému zvýšení hladiny akustického tlaku o 0,2 – 0,3 dB.
2. V zástavbě na východním okraji obce Jirkov (body 2, 3 a 4) lze očekávat v denní době v důsledku zastínění této zástavby před hlukem z dominantních zdrojů hluku (I/13, železnice) objekty průmyslového parku snížení hlukové zátěže v desetinách dB.

V noční době se zde hluková zátěž významně nezmění, nárůst či pokles hladiny akustického tlaku zde bude do 0,2 dB.

3. Na jižním okraji obce Vysoká Pec (bod 5) se může zvýšit hluk vyvolaný přetížením stávající dopravy o 0,6 – 0,7 dB, toto zvýšení je však vyvoláno nízkou intenzitou stávající dopravy. I po tomto zvýšení bude hladina akustického tlaku v této části obce v denní i noční době výrazně pod limitem.
4. U několika obytných budov u silnice do obce Vrskmaň (bod 6) se v denní době hluk po realizaci záměru nezvýší, dominantním zdrojem hluku je zde železniční trať a mírné přetížení osobní dopravy zde situaci neovlivní.

V noci bude intenzita vyvolané osobní dopravy po silnici do Vrskmaně vyšší než je stávající četnost noční dopravy, dojde zde proto k zvýšení hladiny akustického tlaku o 0,6 dB. I po tomto zvýšení zůstane hluk v této lokalitě pod hodnotou 45 dB. Dominantním zdrojem hluku zde zůstane železniční doprava.

7.5 Navržená opatření

Na základě výsledků posouzení vlivu záměru na akustickou situaci není nutno přijímat protihluková opatření.

8. Závěr

Záměrem investora – společností ALEGRO-INVEST a.s. a EFEKT-INVEST a.s. – je výstavba průmyslového parku Jirkov, tvořeného velkokapacitními sklady a administrativními budovami pro jednoho nebo více nájemců a dvěma čerpacími stanicemi pohonných hmot pro nájemce i pro motoristickou veřejnost.

Zdrojem hluku z provozu průmyslového parku bude především automobilová doprava – nákladní i osobní. Stacionární zdroje hluku, představované především vzduchotechnikou hal a větráním ostatních prostor, nebudou vzhledem ke vzdálenosti nejbližší obytné zástavby významné.

Realizace záměru povede k mírnému zvýšení hlukové zátěže v dotčených lokalitách, toto zvýšení však bude velmi nízké (většinou maximálně v desetinách dB) a nikde nepovede k překročení hygienického limitu pro hluk ani v denní ani v noční době. V některých místech, která budou objekty průmyslového parku chráněna před hlukem ze silnice I/13 a z železniční trati, může dokonce dojít k mírnému poklesu hlukové zátěže.

Na základě hodnocení provedeného v této akustické studii lze konstatovat, že celkový vliv záměru na akustickou situaci v okolní chráněné obytné zástavbě nebude významný.

Přílohy:

- 1) Současná akustická situace – mapa hlukových pásem v denní a noční době
- 2) Hluk z průmyslového parku – mapa hlukových pásem v denní a noční době
- 3) Celková akustická situace po realizaci záměru – mapa hlukových pásem v denní a noční době

HLUK+ verze 10.24 profi10

Soubor: JIRKOV.ZAD

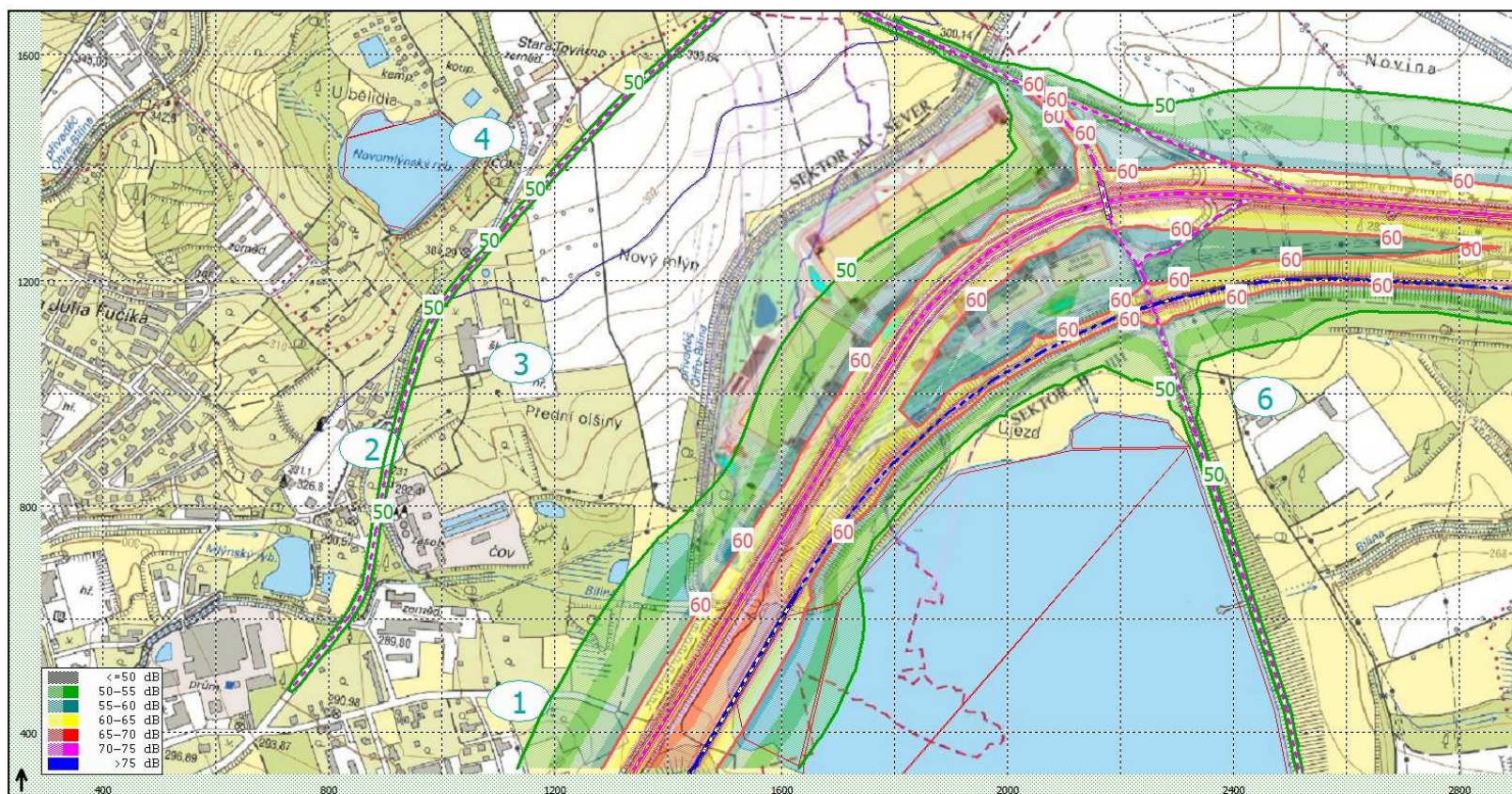
Název: Jirkov - nulová varianta, rok 2016

Hluková pásma v denní době

Uživatel: 5902/Mgr. Radomír Smetana

Vytištěno: 14.5.2015 23:31

Měřítko: 1:10000



HLUK+ verze 10.24 profi10

Soubor: JIRKOV.ZAD

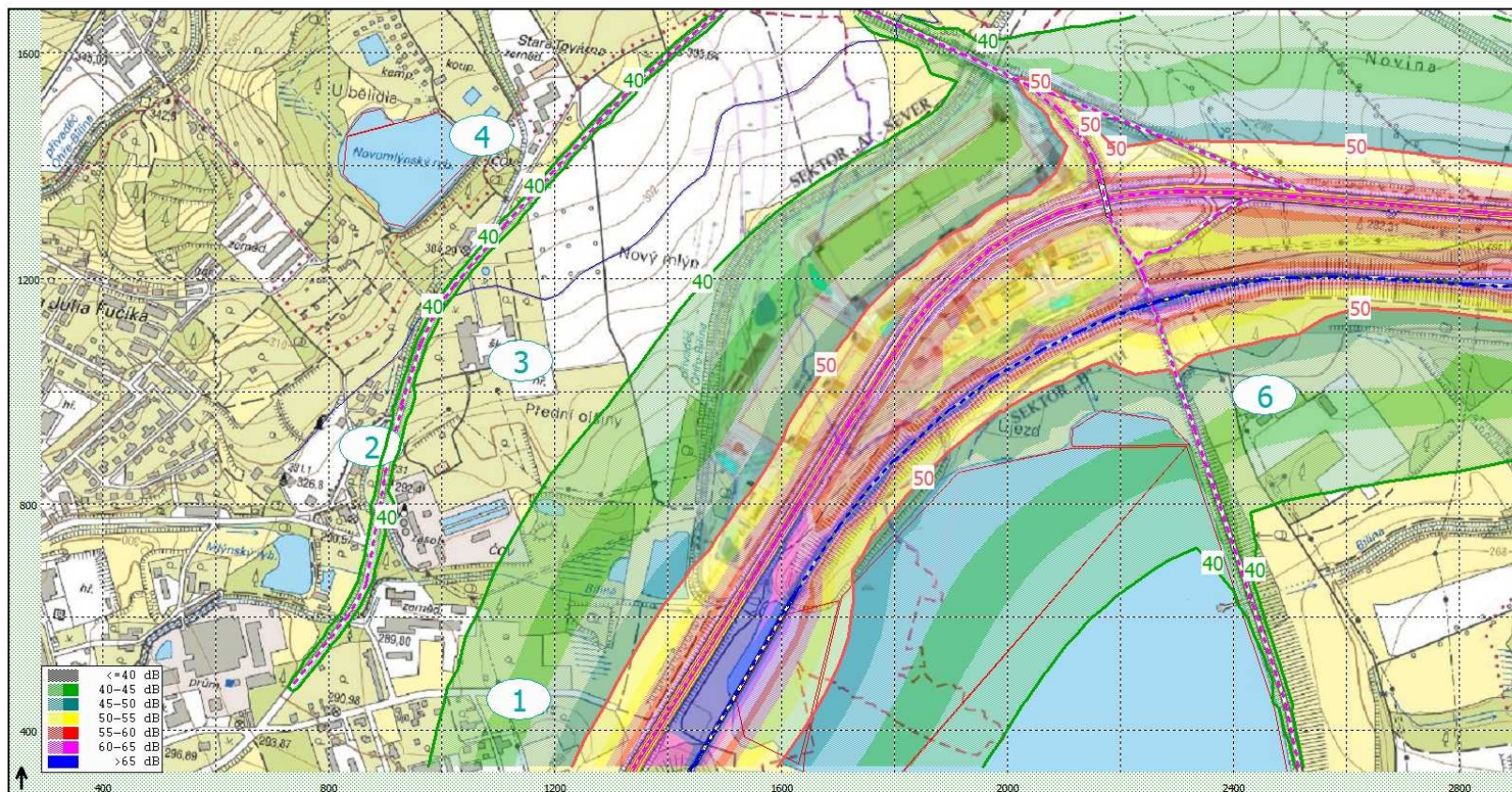
Název: Jirkov - nulová varianta, rok 2016

Hluková pásma v noční době

Uživatel: 5902/Mgr. Radomír Smetana

Vytiskeno: 14.5.2015 23:45

Měřítko: 1:10000



HLUK+ verze 10.24 profi10

Soubor: JIRKOV_AREAL_DEN.ZAD

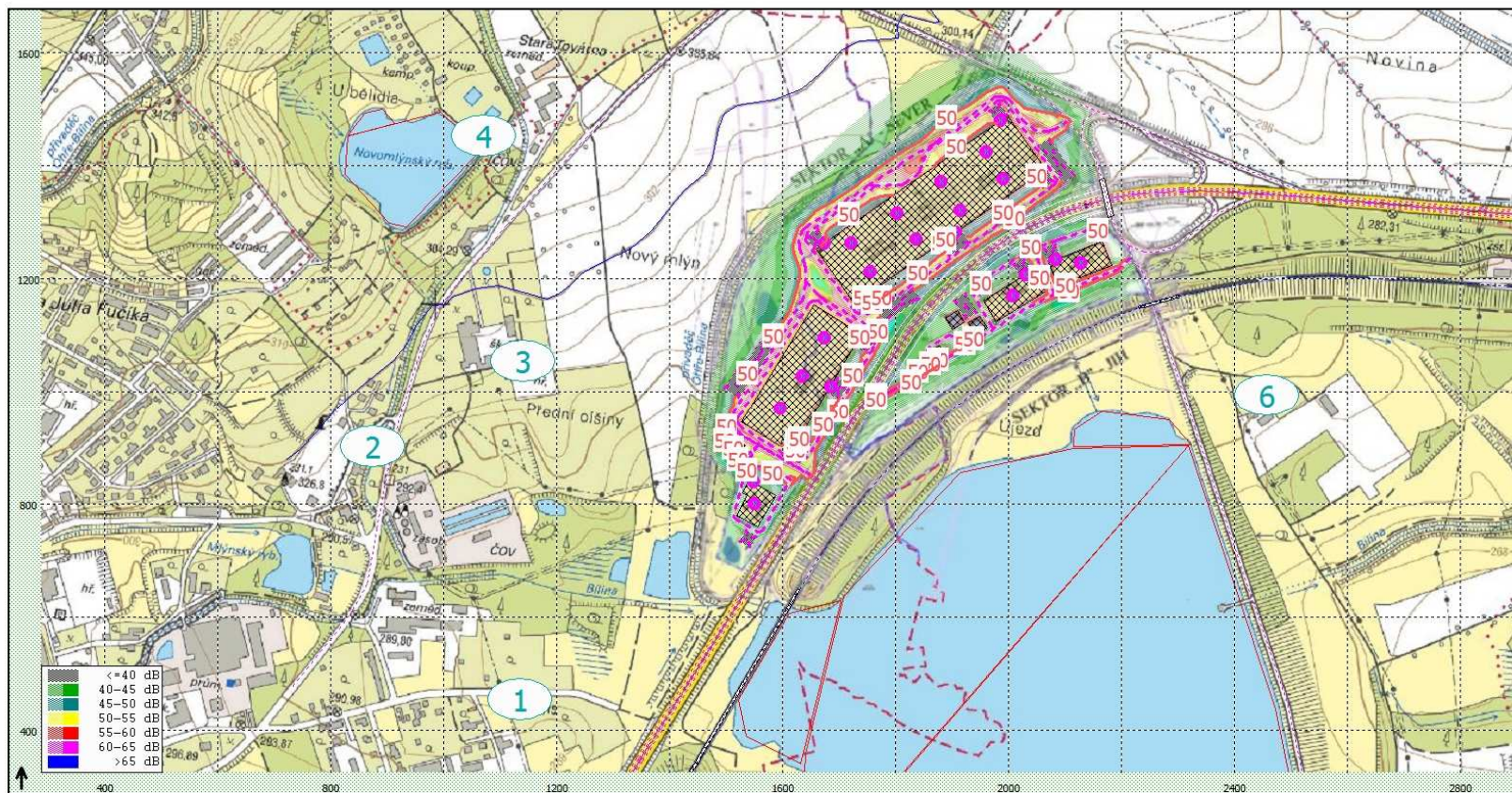
Název: Jirkov - zdroje průmyslového parku

Hluková pásma v denní době

Uživatel: 5902/Mgr. Radomír Smetana

Vytiskeno: 20.5.2015 11:07

Měřítko: 1:10000



HLUK+ verze 10.24 profi10

Soubor: JIRKOV_AREAL_NOC.ZAD

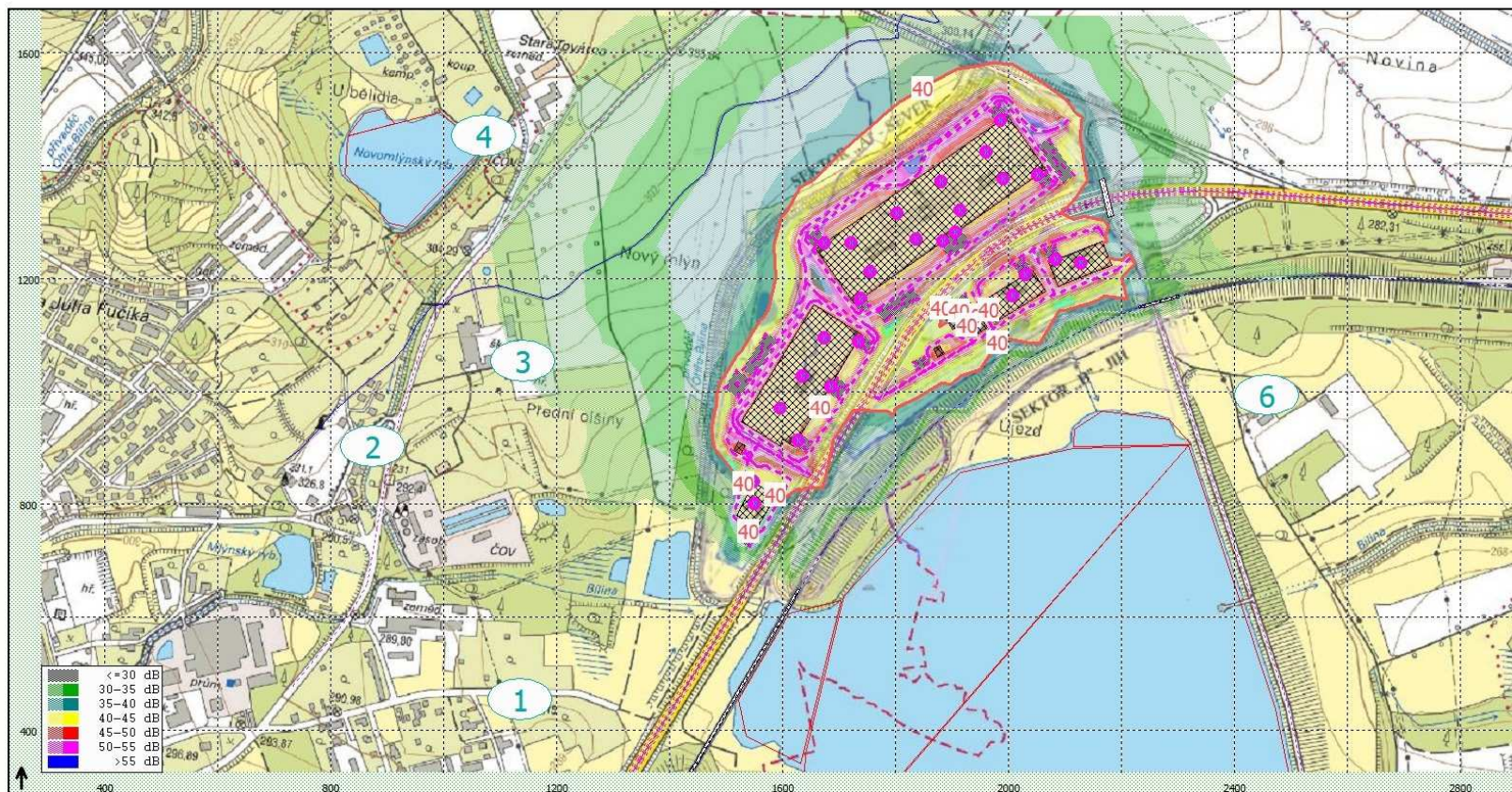
Název: Jirkov - zdroje průmyslového areálu

Hluková pásma v noční době

Uživatel: 5902/Mgr. Radomír Smetana

Vytisknuto: 20.5.2015 11:01

Měřítko: 1:10000



HLUK+ verze 10.24 profi10

Soubor: JIRKOV_CELKEM_DEN.ZAD

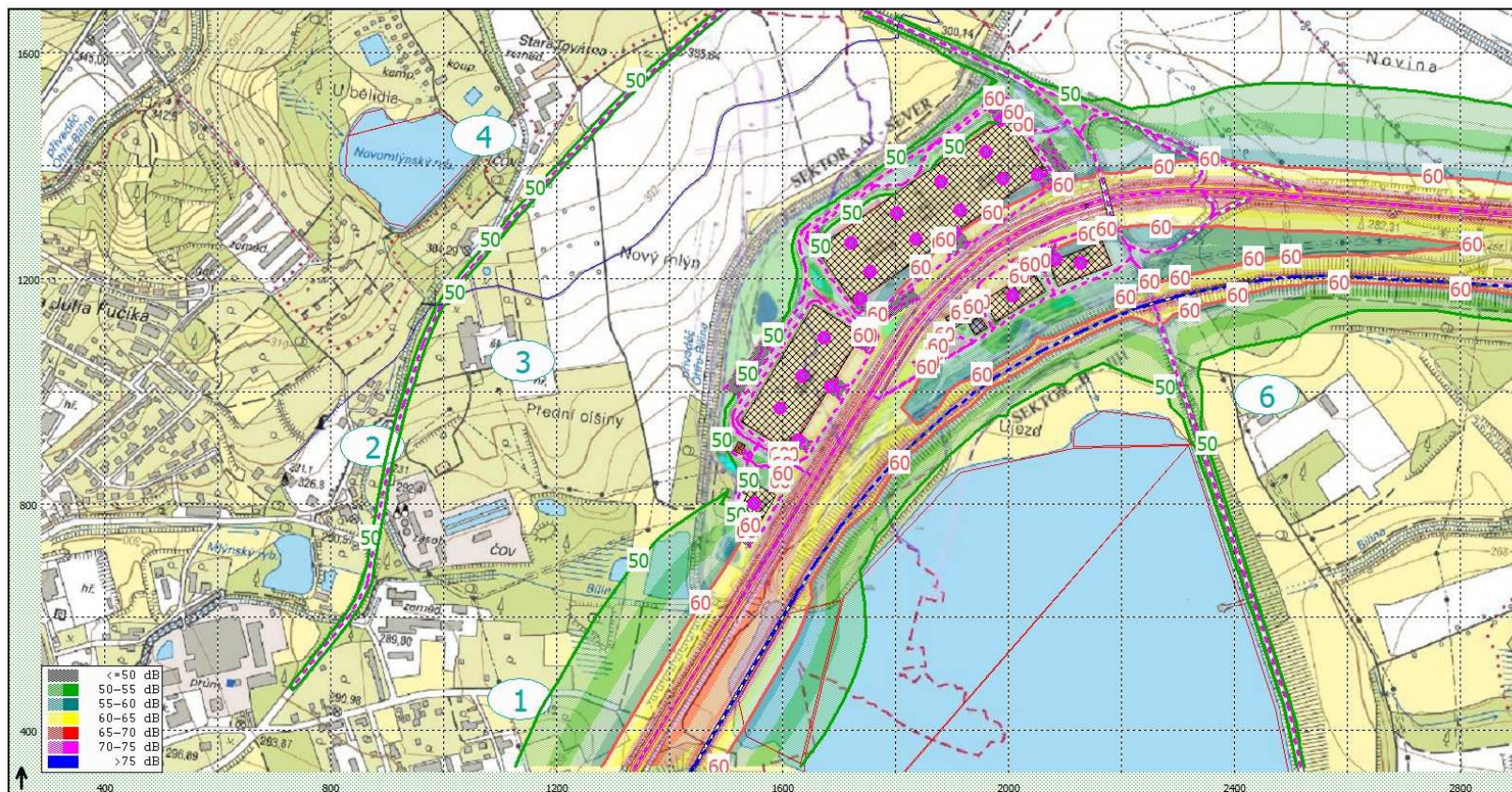
Název: Jirkov - celková situace v roce 2016

Hluková pásma v denní době

Uživatel: 5902/Mgr. Radomír Smetana

Vytiskáno: 20.5.2015 13:19

Měřítko: 1:10000



HLUK+ verze 10.24 profi10

Soubor: JIRKOV_CELKEM_NOC.ZAD

Název: Jirkov - celková situace v roce 2016

Hluková pásma v noční době

Uživatel: 5902/Mgr. Radomír Smetana

Vytiskáno: 20.5.2015 14:25

Měřítko: 1:10000

