



G-Consult, spol. s r.o.

Výstavní 367/109, 703 00 Ostrava-Vítkovice

<https://g-consult.cz/>

Silnice I/50 Kunovice zkapacitnění MÚK I/50 s I/55 a související infrastruktura měst Uh. Hradiště a Kunovice

Hluková studie

KONCEPT

Číslo zakázky	256291
Katastrální území	Uherské Hradiště [772844] Kunovice u Uherského Hradiště [677345]
Kraj	Zlínský
Objednatel	PK OSSENDORF s.r.o.

Zpracovatel	Ing. Michal DAMEK
Statutární zástupce společnosti	Ing. Soňa ŠIMKOVÁ
Datum zpracování	květen 2026

Obsah

1.	Úvod, účel zpracování	3
2.	Základní zdroje informací a údajů	3
3.	Popis záměru	4
4.	Situace v zájmové lokalitě	6
5.	Zdroje hluku.....	8
6.	Výpočet ekvivalentních hladin hluku.....	10
6.1	Zadání hlukové studie	10
6.2	Výpočtové body	11
6.3	Terminologie a přípustné hodnoty hluku	13
7.	Výsledky modelového výpočtu šíření hluku	14
7.1	Hluk v chráněném venkovním prostoru staveb.....	14
8.	Zhodnocení modelovaných hodnot, závěr	15

Přehled použitých zkratk

BD	bytový dům
CSD	Celostátní sčítání dopravy
dB(A)	decibel (váhové kritérium – filtr A koriguje naměřené hodnoty akustického tlaku podle charakteristiky lidského ucha. Váhový filtr A je aproximací křivek stejné hlasitosti pro oblast nízkých hladin akustického tlaku a je v mezinárodním měřítku nejčastěji používán.)
HS	hluková studie
$L_{Aeq,T}$	ekvivalentní hladina akustického tlaku za čas T
MK	místní komunikace
NA	nákladní automobil/y
NV	nařízení vlády (obvykle myšleno NV č. 272/2011 Sb.)
OA	osobní automobil/y
PHS	protihluková/é stěna/y
RD	rodinný dům
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
S, J, V, Z,	sever, jih, východ, západ

Seznam příloh

Příloha č. 1: Dopravní model souměstí Kunovice, Staré Město a Uherské Hradiště
(zpracoval: SmartPlan, 08/2024)

Situace průběhu pásem izofon ve výšce 3 m n.t. pro výpočtové stavy:

- Příloha č. 2: Výpočtový stav 0, rok 2035, denní doba
- Příloha č. 3: Výpočtový stav 0, rok 2035, noční doba
- Příloha č. 4: Výpočtový stav 1, rok 2035, denní doba
- Příloha č. 5: Výpočtový stav 1, rok 2035, noční doba



1. Úvod, účel zpracování

Účelem předkládané studie je posouzení vlivu provozu záměru na hlukovou situaci v jeho okolí. Záměr je představován veřejně prospěšnou stavbou „Silnice I/50 Kunovice zkapacitnění MUK I/50 s I/55 a související dopravní infrastruktury měst Uherské Hradiště a Kunovice“, která představuje novostavbu komunikací navazujících na stávající komunikace s cílem zlepšit obslužnost území, ale zejména snížit dopravní zatížení stávajícího křížení silnic I/50 a I/55.

V předkládané studii je provedeno posouzení hluku z provozu automobilové dopravy v okolí tras řešených komunikací z hlediska požadavků zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů, resp. § 12 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

2. Základní zdroje informací a údajů

Předkládaná hluková studie byla zpracována s použitím následujících podkladů:

- Dokumentace “technické pomoci” záměr. Zpracoval: PK OSSENDORF s.r.o., Brno, 11/2025.
- Mapové podklady:
 - <https://app.gisonline.cz>
 - <https://www.openstreetmap.org>
 - <https://mapy.cz>,
 - <http://nahlizenidokn.cuzk.cz>,
 - <https://geoportal.cuzk.cz>,
- Datové podklady:
 - Četnost vozidel:
 - Dopravní model souměstí Kunovice, Staré Město a Uherské Hradiště. Doplnění variantního vedení pro obchvat Kunovic. Zpracoval: SmartPlan s.r.o., Praha, 08/2024.
 - Celostátní sčítání dopravy CSD 2020: <https://scitani.rsd.cz/>
 - ČHMÚ: ZABAGED® - Výškopis – DMR 5G
 - ČHMÚ: ZABAGED® - Polohopis, Základní topografické mapy ČR
 - ČHMÚ: Registr územní identifikace, adres a nemovitostí (RÚIAN)
- Aktuální znění legislativních předpisů: zejména zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Programové vybavení: CadnaA 2026 MR1 (23.1.2026)



3. Popis záměru

Cílem záměru je v rámci plánovaného rozvoje řešit napojení vybraných oblastí na vyšší komunikační síť mimo zastavěné území města, a to i využitím, byť jen části komunikace vedené v trase západního obchvatu, která umožní odlehčit stávající komunikaci I/55 v úseku od okružní křižovatky s ul. Průmyslovou přes MÚK sil. I/50 a sil. I/55 a za MÚK Kunovice Sever se pomocí úrovně křižovatky napojit do ulice Na Záhonech.

Tímto řešením bude umožněno napojení Starého a Nového Letu Kunovice na vyšší komunikační systém mimo ul. Leteckou a Panskou. K tomuto řešení se nabízí také skutečnost, že silnice I/50 je v místě navrhované MÚK Kunovice Sever již historicky stavebně na tuto MÚK připravena rozšířením vozovky o přídatné pruhy. Zde trasa posuzovaného obchvatu končí.

V systému pokračování obchvatu jižně je dlouhodobě vynechán úsek západního obchvatu Kunovic přes prostor vlastního letiště Kunovice. Důvodem je stavební i cenová náročnost překonání dráhy pro přetahování letadel Bravo mostní estakádou nad touto dráhou. S ohledem na generelem dopravy a předpokládané intenzity dopravy v této části obchvatu se nejeví jako efektivní a nezbytné tuto část obchvatu budovat.

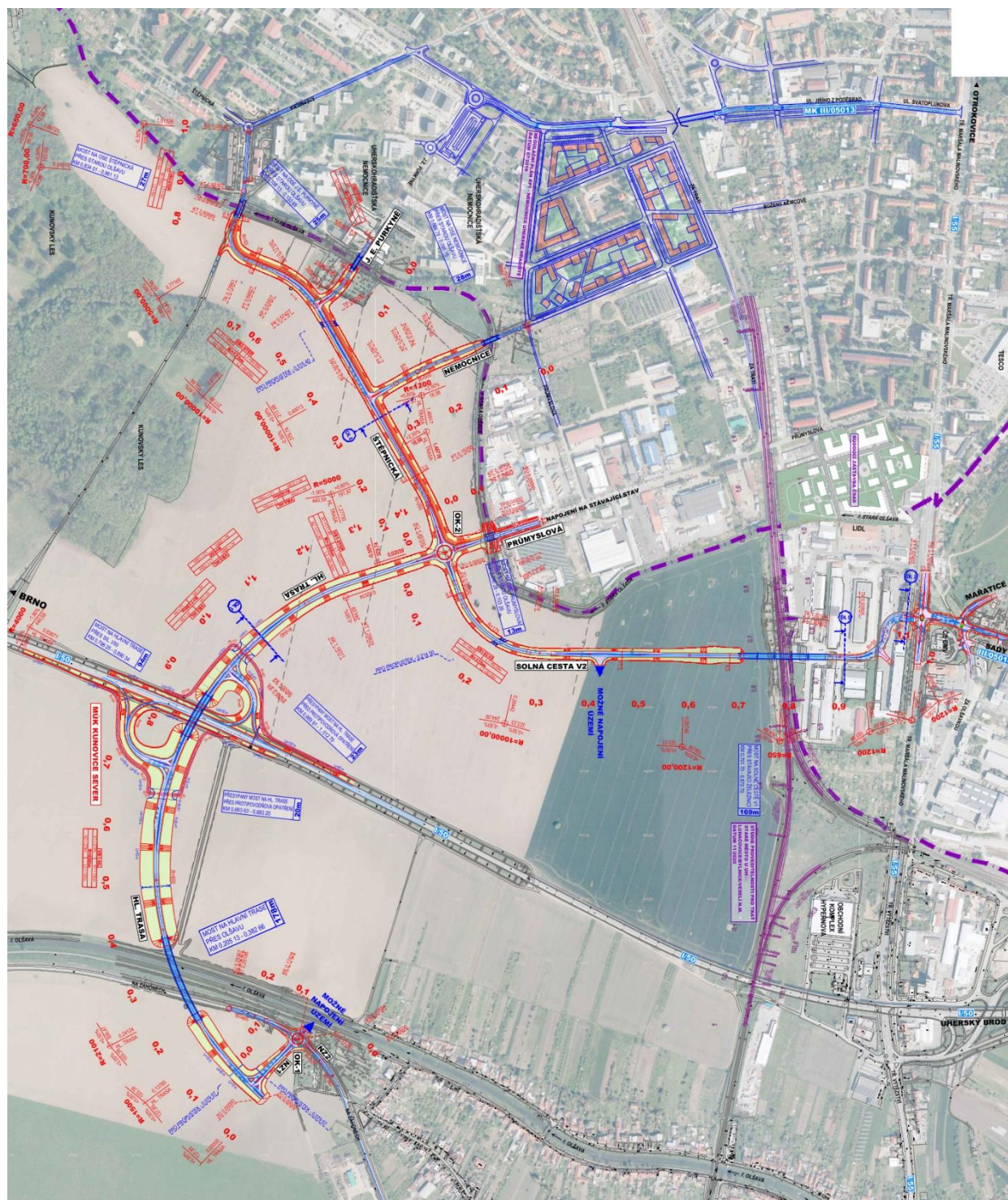
MÚK Kunovice sever na silnici I/50 je navržena dle ČSN 736102 ve tvaru osmičkové MÚK. Na sil. I/50 byly připraveny odbočovací a připojovací pruhy, které však bude nutno na novou polohu MÚK upravit. Dále je trasa vedena ve vysokém násypu, kříží řeku Olšavu, železniční vlečku a MK ul. Na záhonech.

Navržená komunikace vede přes oblast výrobních areálů a zajistí tak nové přímé a dopravně efektivní napojení lokality s přímým napojením na silnici I/50 a následně v blízké době realizovanou dálnici D55 a zároveň stále splňuje kritérium zajištění zkapacitnění stávající MÚK silnic I/55 a I/50.

Současné napojení areálů na silnici I/55 přes vjezd do areálu ČSAD a prodejny Lidl se jeví z hlediska potenciálu dalšího rozvoje lokality jako nevyhovující.

Součástí řešení trasy obchvatu přes areály je mimoúrovňové křížení železniční trati estakádou a jedním napojením území křižovatkou ještě před křižovatkou s ul. Maršála Malinovského. Trasa prochází mimo halové objekty, ale je vedena přes objekty administrativní, z nichž objekt blíže trati by mohl být případně zachován pod mostní estakádou přes železniční trať. Vznik nového napojení v obou variantách předpokládá úpravu řešení dopravní obslužnosti území a v případě asanací objektů jejich výkup.

Obrázek 1: Silnice I/50 Kunovice (zdroj: TS, PK Ossendorf, 03/2026)



4. Situace v zájmové lokalitě

Zájmovým územím je souměstí Uherského Hradiště a Kunovic blízkosti křížení státních silnic I. třídy č. 50 a 55 v oblasti stávajících průmyslových areálů při ulici Maršála Malinovského – viz situaci v přechozí kapitole.

Stávající hlukovou situaci řešeného území lze územně rozdělit na dvě části. Oblast v okolí stávající trasy komunikací I/50, I/55 a komunikací nižšího významu a místních komunikací je dominantně ovlivňována automobilovým provozem na těchto komunikacích a na nich se nacházejících parkovacích plochách. Oblast v okolí novostavby komunikací je klidná, hlukem z automobilové dopravy nezatížená oblast – jedná se převážně o zemědělsky využívané plochy.

Pro korekci hluku z provozu automobilové dopravy na silnici I/50 je na této komunikaci již v současné době realizováno protihlukové opatření formou clon (stěn). Ve směru příjezdu do Kunovic se jedná o levostrannou PHS končící v místě zvažovaného nového mostu. Jedná se o pohltivou PHS starší konstrukce s výškou 2 m n. vozovku. Další PHS jsou na I/50 umístěny ve směru příjezdu do Kunovic oboustranně od mostu 50-033 až do konce řešeného úseku, tj. po MÚK I/50 x I/55. Jedná se o průhlednou, odrazivou PHS odhadované výšky 1,5 m n. vozovku.

Hluková situace v řešeném území je mimo automobilovou dopravu doplňována provozem vlaků na trati Uh. Hradiště – Kunovice – zastávka, resp. odbočení na Kunovice a Uh. Brod. Dalším zdroje hluku v území je provoz letiště Kunovice (LKKU) nacházející se jižně od posuzované oblasti. Vzhledem k četné průmyslové zástavbě je celková hluková situace ovlivňována i provozem stacionárních zdrojů hluku. V kontextu výskytu individuální obytné zástavby je hluková situace dotvářena hlukem z vlastního pobytu obyvatel v území (rodinné domy, objekty k bydlení a objekty k rekreaci), kde je hluk způsobován např. provozem drobné techniky (sekačky, křovinořezy, vrtačky, flexy apod.) používané pro údržbu nemovitostí a zahrad. Jejich působení je krátkodobé a časově nahodilé, převážně však jsou zdroje v provozu v denní době. Dle definice stacionárních zdrojů hluku (NV č. 272/2011 Sb., § 3, písm. p) se však za stacionární zdroje hluku nepovažují zdroje související s činnostmi spojenými s běžným užíváním bytu, bytového domu, rodinného domu, stavby pro rodinnou rekreaci a pozemků k nim náležejících, s výjimkou zařízení pro větrání a vytápění. Mimo hluku z provozu automobilové dopravy nejsou součástí hlukové studie řešeny žádné další zdroje.

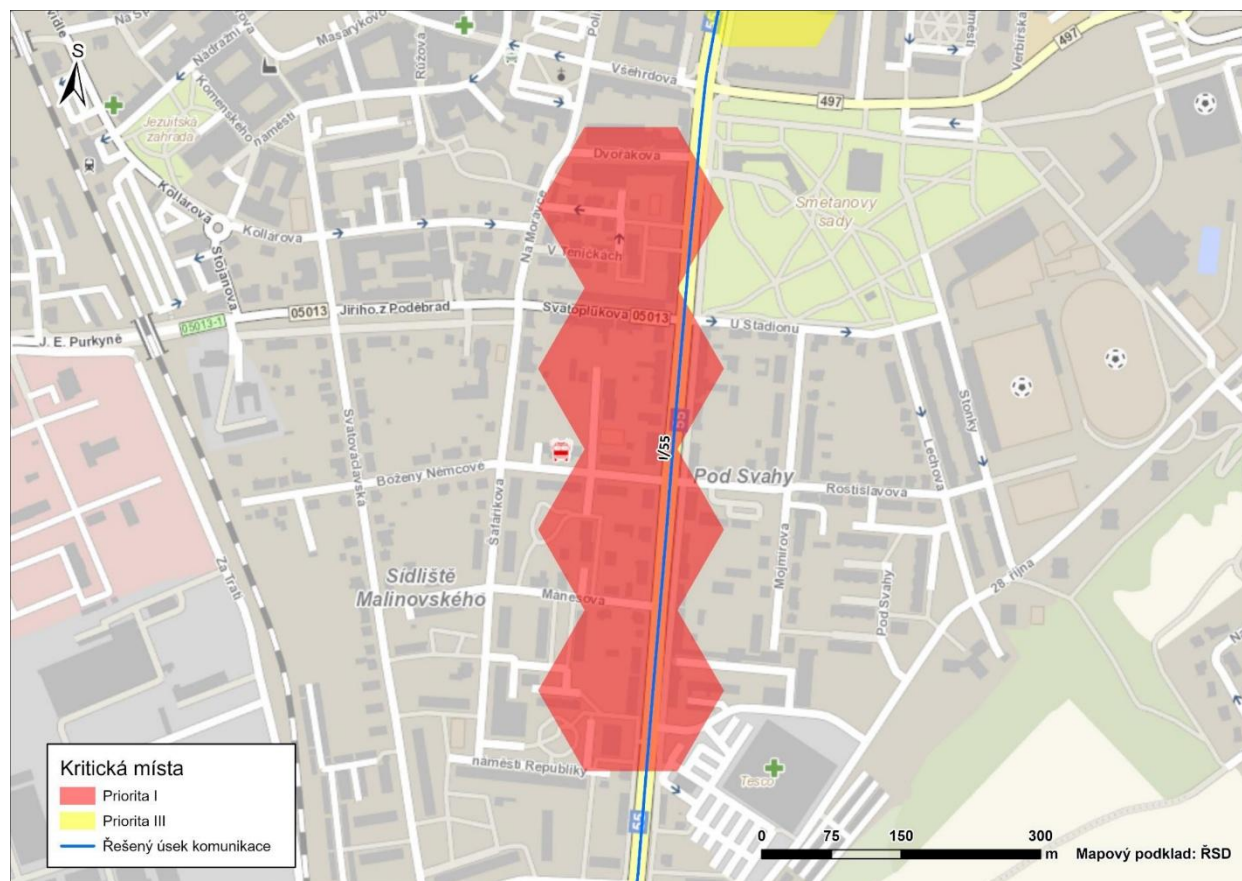
Pro obecný popis hlukové zátěže působené hlukem z provozu dopravy lze obvykle využít výstupy hlukového mapování silnic. Aktuální výstupy 4. kola Strategického hlukového mapování z roku 2022 uvedené na geoportálu Ministerstva zdravotnictví ČR (<https://geoportal.mzcr.cz/SHM/>) však již nelze využít, neboť výstupy z roku 2022 již neodpovídají skutečnostem z roku 2025. Výřezy map hlukových ukazatelů L_{dvn} (hlukový ukazatel pro celodenní (celkové) obtěžování hlukem) a L_n (hlukový ukazatel pro rušení spánku) tak již zde nejsou uvedeny.

Na základě provedení hlukového mapování byly pro řešenou oblast zpracovány Akční plány (AP) pro hlavní pozemní komunikace:

- Akční hlukový plán pro hlavní pozemní komunikace ve správě ŘSD s.p. – 4. Kolo – Zlínský kraj. Zpracoval: EKOLA group, spol. s r.o., Praha 09/2024.
- Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Zlínského kraje. Zpracoval: EKOLA group, spol. s r.o., Praha 09/2024.

Na komunikacích ve správě ŘSD bylo na v trase I/55 na ul. Maršála Malinovského v řešeném úseku v Uherském Hradišti vyznačeno kritické místo priority I (v předcházejícím úseku I/55 avšak již mimo řešenou lokalitu, pak další místo priority III) – viz situaci níže:

Obrázek 2: Kritické místo s oblastí priority I, Uh. Hradiště, kom. I/55 – RDZL001 (zdroj: AP)



Součástí návrhu možných protihlukových opatření k řešení kritického místa I. priority RDZL001 (i kritického místa III v předchozím úseku sil. I/55) je v Akčním plánu uvedeno „*Hluková zátěž z komunikace I/55 se sníží výstavbou dálnice D55, jejíž dokončení je plánované v roce 2024 V lokalizovaném úseku komunikace je také možné prověřit akustickou účinnost realizace pokládky nízkohlučného povrchu na silnici I/55.*“

I přes realizaci dálnice D55 je z výpočtů stavu 0 zřejmé, že hluková zátěž okolí ul. Maršála Malinovského je velká. Dle výsledků modelových stavů 1 je zřejmé, že posuzovaný záměr představuje zlepšení stávající situace – v kontextu kritického místa tak představuje potřebné protihlukové opatření snižující v okolí ul. Maršála Malinovského kritickou hlukovou zátěž.

Na komunikacích ve vlastnictví Zlínského kraje je v Akčním plánu nejsou vyznačena žádná kritická místa.

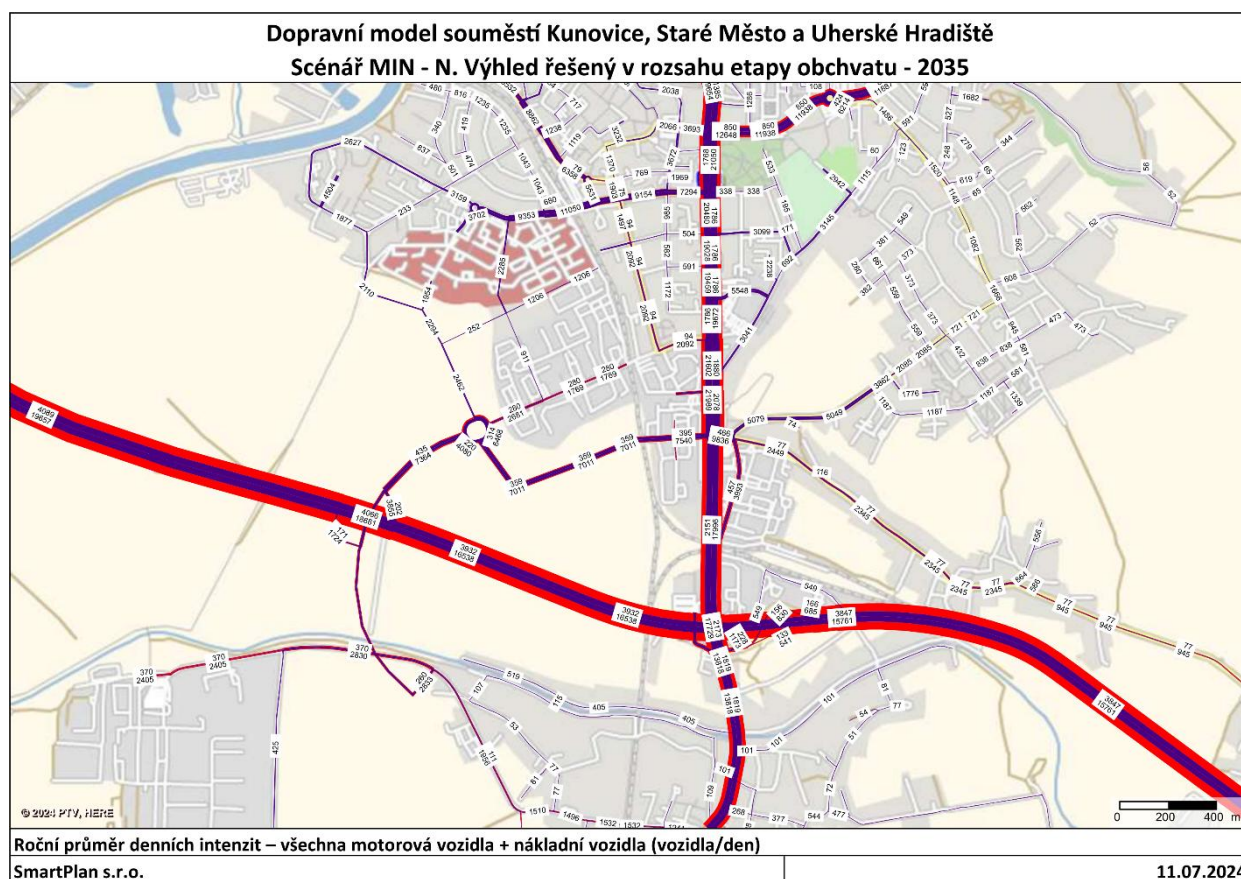
5. Zdroje hluku

Plošné, bodové ani zdroje vysoce/vysokoenergetického impulsního hluku nebyly v hlukové studii řešeny. Hluková studie je zpracována pouze pro posouzení hluku z provozu automobilové dopravy na řešených komunikacích, tj. posouzení liniových zdrojů hluku.

V hlukové studii byly z pohledu četnosti dopravy řešeny dva výpočtové stavy:

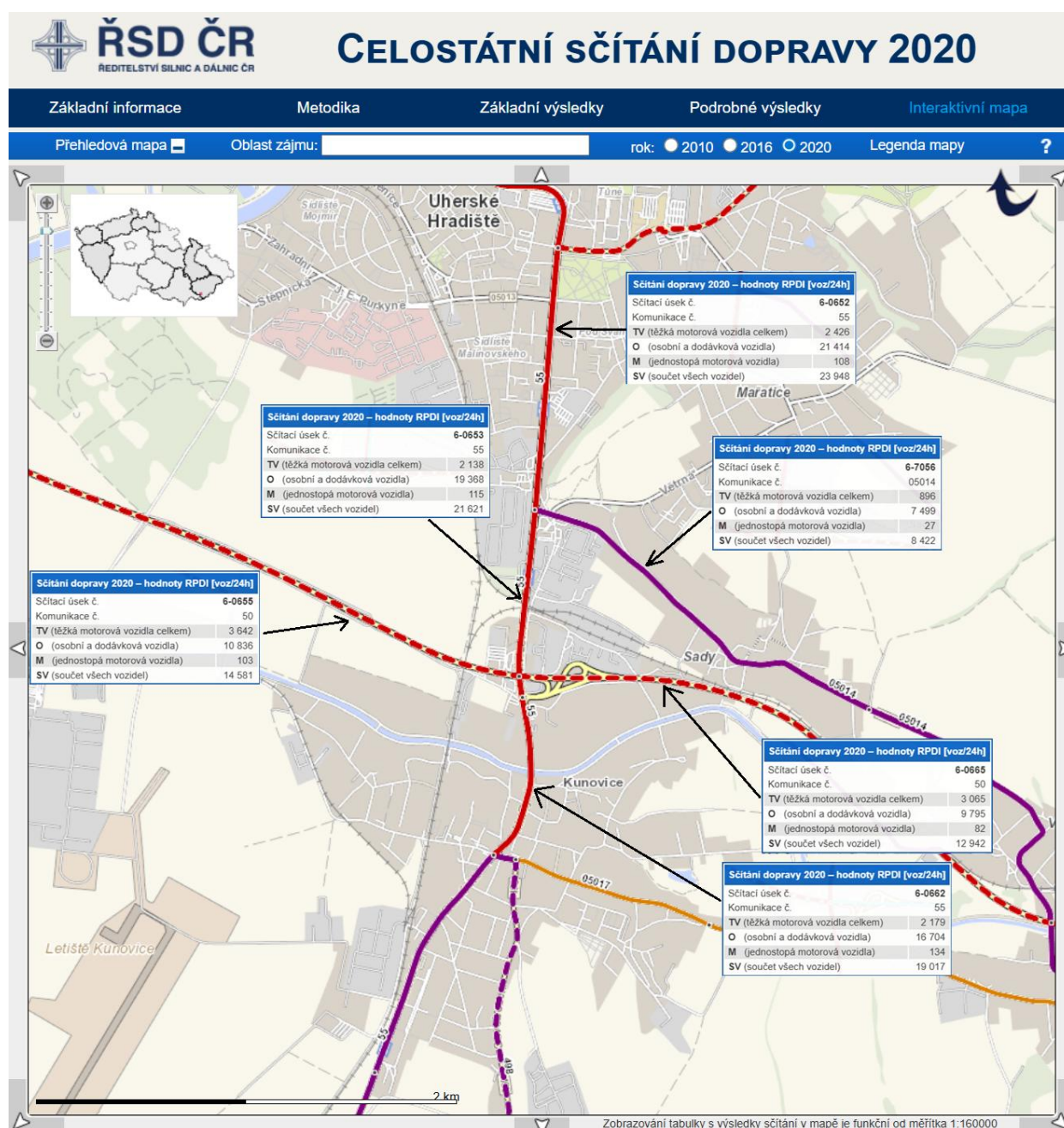
- Výhledový stavu v území bez realizace záměru ve výpočtovém roce 2035 (STAV 0)
- Výhledový stavu v území včetně realizace záměru ve výpočtovém roce 2035 (STAV 1)

Data o četnosti provozu dopravy ve výhledovém stavu včetně realizace záměru (STAV 1) byly předkládané hlukové studii použity dle Dopravního modelu souměstí Kunovice, Staré Město a Uherské Hradiště, který v 08/2024 zpracovala společnost SmartPlan s.r.o. Celý dopravní model je uveden v příloze hlukové studie. Na situaci níže (výňatek z dopravního modelu) je znázorněna řešená modelová situace stavu 1 ve výpočtovém roce 2035.



V modelové situaci bez realizace záměru (STAV 0) byly data z dopravního modelu částečně kombinovány s daty o četnosti provozu automobilové dopravy z Celostátního sčítání dopravy 2020. Částečné použití bylo možné proto, protože ne všechny řešené úseky komunikací jsou součástí CSD 2020 sčítány – viz následující situaci.

V modelu výhledového stavu (rok 2035) bez realizace záměru (STAV 0) tak byly v úsecích kde sčítání bylo provedeno použity četnosti dopravy dle CSD 2020 přepočtené dle požadavků TP 225 na výpočtový rok 2035. V úsecích dle četnosti dopravy dle CSD 2020 nebyly k dispozici, byly v modelu využity četnosti predikované v dopravním modelu SmartPlan, 08/2024.



6. Výpočet ekvivalentních hladin hluku

6.1 Zadání hlukové studie

Účelem předkládané studie je posouzení vlivu provozu záměru na hlukovou situaci v jeho okolí. Záměr je představován veřejně prospěšnou stavbou „Silnice I/50 Kunovice zkapacitnění MUK I/50 s I/55 a související dopravní infrastruktury měst Uherské Hradiště a Kunovice“, která představuje novostavbu komunikací navazujících na stávající komunikace s cílem zlepšit obslužnost území, ale zejména snížit dopravní zatížení stávajícího křížení silnic I/50 a I/55.

V předkládané studii je provedeno posouzení hluku z provozu automobilové dopravy v okolí tras řešených komunikací z hlediska požadavků zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů, resp. § 12 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Výpočet ekvivalentních hladin akustického tlaku byl proveden pro celou denní dobu $L_{Aeq,16h}$ (6:00 – 22:00 hod) a celou noční dobu $L_{Aeq,8h}$ (22:00 – 6:00 hod).

Modelování situace a výpočty byly provedeny pomocí programového vybavení CadnaA 2026 MR1 (23.1.2026). Odchylku výpočtu lze očekávat max. v intervalu $<-1.8; +1.8>$ dB.

Mimo vlastních zdrojů hluku byla v hlukovém modelu zohledněna terénní charakteristika zájmové lokality a její objektová zastavěnost. V modelovém prostředí byl výškopis lokality zpracován dle dat modelu ČUZK ZABAGED® - DMR 5G. Objektová zastavěnost byla zpracována dle informací Registru územní identifikace, adres a nemovitostí (RÚIAN).

Vnější prostředí, ve kterém dochází k šíření zvukových vln, bylo řešeno jako hlukově pohltivé (implicitní útlum povrchu terénu byl volen $G = 1$). Zpevněné plochy (plochy silnic a fasády objektů) byly řešeny jako hlukově odrazivé ($G = 0$). V modelu nebyly explicitně vyznačeny žádné plochy zeleně.

Ekvivalentní hladiny akustického tlaku byly vyhodnoceny ve výpočtových bodech umístěných ve venkovních chráněných prostorech staveb nejbližších objektů obytné zástavby.

V hlukové studii byly řešeny dva výpočtové stavy:

- Výhledový stavu v území bez realizace záměru ve výpočtovém roce 2035 (STAV 0)
- Výhledový stavu v území včetně realizace záměru ve výpočtovém roce 2035 (STAV 1)

6.2 Výpočtové body

Volba umístění výpočtových bodů vychází z umístění objektů obytné zástavby. Výpočtové body byly umístěny dle požadavku § 30 zákona č. 258/2000 Sb. resp. § 12 NV č. 272/2011 Sb. Výpočtové body byly u objektů nejblíže obytné zástavby umístěny dle definice venkovního chráněného prostoru staveb 2 m před obvodovým pláštěm uvedených domů. Výška výpočtů byla provedena různě pro různé typy objektů, a to v předpokládaných výškách jednotlivých nadzemních podlaží. Výpočty byly provedeny v souladu s § 20 odst. 3 pro dopadovou zvukovou vlnu. Výpočty byly provedeny v souladu s § 20 odst. 3 pro dopadovou zvukovou vlnu v denní (6:00 – 22:00 hod) a noční (22:00 – 6:00 hod) době.

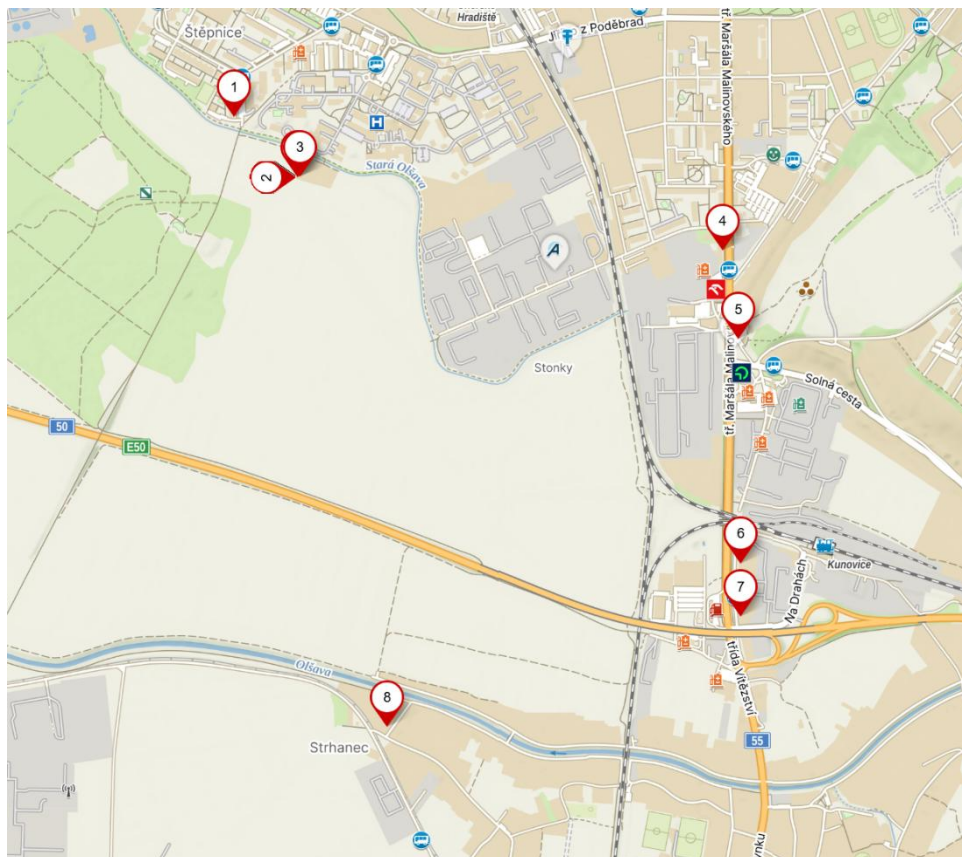
Umístění výpočtových bodů zohledňuje:

- umístění u stávajících komunikací (s cílem ověření změny – poklesu hlukové zátěže vlivem vymístění dopravy na novou komunikaci – tj. výpočtové body č. 4, 5, 6 a 7);
- umístění u nových komunikací (s cílem ověření změny – navýšení hlukové zátěže vlivem provozu nové dopravy na nové komunikaci – tj. výpočtové body č. 1, 2, 3 a 8).

Výpočtové body:

- VB 1: bytový dům, Uh. Hradiště ul. Štěpnická 1074 (parc. č. st. 2122/1)
- VB 2: rodinný dům, Kunovice, ul. U Kunovského lesa 1420 (parc. č. st. 3839) – JZ fasáda
- VB 3: rodinný dům, Kunovice, ul. U Kunovského lesa 1420 (parc. č. st. 3839) – JV fasáda
- VB 4: rodinný dům, Uh. Hradiště, tř. maršála Malinovského 873 (parc. č. st. 1034)
- VB 5: rodinný dům, Uh. Hradiště, ul. Solná cesta 183 (parc. č. st. 207/1)
- VB 6: rodinný dům, Kunovice, tř. Vítězství 801 (parc. č. 2966)
- VB 7: rodinný dům, Kunovice, tř. Vítězství 1095 (parc. č. 2982)
- VB 8: rodinný dům, Kunovice, ul. Na Rybníčku 1269 (parc. č. 2648)

Obrázek 3: Umístění výpočtových bodů (zdroj map. podklady: Mapy.com)



6.3 Terminologie a přípustné hodnoty hluku

Legislativa stanovující nejvyšší přípustné hladiny hluku

Legislativní rámec řešené problematiky, spolu s požadavky na nejvyšší přípustné hladiny hluku jsou stanoveny zejména:

- zákonem č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů; Díl 6 – Ochrana před hlukem, vibracemi a neionizujícím zářením; **Hluk a vibrace; §§ 30–34**
- nařízením vlády č. 272/2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.
 - **§11** Hygienické limity hluku v chráněných **vnitřních** prostorech staveb
 - **§12** Hygienické limity hluku v chráněných **venkovních** prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

Hluk z provozu automobilové dopravy

Ke stanovení výsledného hygienického limitu pro chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor se pro hluk z dopravy použijí korekce uvedené v příloze 3, části A nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Příloha č. 3 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb. – Stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

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)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	+5	+13
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	+5	+13
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+10	+18

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních a tramvajových dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

Jde-li o souběh pozemních komunikací s různými hygienickými limity hluku, výsledný limit hluku se stanoví podle té komunikace, ze které je příspěvek hluku z dopravy na této komunikaci převažující.

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce:

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

¹ **písm. p)** údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo optimalizací dráhy činnost související s výměnou nebo obnovou kolejového svršku, spodku a souvisejících zařízení, podbíjení a broušení kolejí, případně přidání koleje, předelektrizační úpravy, elektrizace dráhy nebo jiná související úprava.

² **písm. q)** údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo zkapacitněním pozemní komunikace činnost související s položením nového povrchu vozovky nebo rozšířením vozovky při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo jiná související úprava, včetně související krátkodobé objízdné trasy.



7. Výsledky modelového výpočtu šíření hluku

7.1 Hluk v chráněném venkovním prostoru staveb

Součástí hlukové studie byly modelovány dva výhledové (výpočtový rok 2035) výpočtové stavy v území, a to stav bez a včetně realizace záměru. Výpočtový stav včetně realizace záměru byl řešen ve dvou variantách vedení nové komunikace.

V tabulce níže jsou uvedeny modelované hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku ve zvolených výpočtových bodech pro jednotlivé výpočtové stavy vč. porovnání modelovaných výsledků s výslednými hygienickými limity.

Situace průběhu pásem izofon jednotlivých modelových stavů jsou ve výpočtové hladině 3 m n.t. znázorněny pro jednotlivé modelové stavy v přílohách předkládané hlukové studie.

Tabulka 1: Modelované hodnoty $L_{Aeq,T}$ [dB]

Výpočtový bod #	Výška (m)	Hyg. limit		STAV 0		STAV 1		Rozdíl	
		Den (dBA)	Noc (dBA)	Den (dBA)	Noc (dBA)	Den (dBA)	Noc (dBA)	Den (dBA)	Noc (dBA)
1 - Štěpnická 1074	3	60	50	53,8	46,0	55,4	47,6	1,6	1,6
	5			53,8	46,0	55,6	47,6	1,8	1,6
	9			53,7	45,8	55,5	47,5	1,8	1,7
2 - U Kunovského lesa 1420 JZ	3	60	50	44,0	42,6	55,2	47,9	11,2	5,3
3 - U Kunovského lesa 1420 JV	3	60	50	44,4	42,7	54,7	47,5	10,3	4,8
4 - Tř. Mar. Malinovského 873	3	68	58	68,5	60,6	67,5	59,6	-1,0	-1,0
	5			68,5	60,6	67,5	59,5	-1,0	-1,1
	9			68,2	60,2	67,2	59,2	-1,0	-1,0
5 - Solná cesta 183	2	68	58	65,7	58,2	64,9	57,4	-0,8	-0,8
	5			66,2	58,4	65,4	57,7	-0,8	-0,7
6 - Tř. Vítězství 801	3	68	58	62,7	56,8	61,6	56,1	-1,1	-0,7
	5			64,2	57,8	63,1	57,0	-1,1	-0,8
7 - třída Vítězství 1095	3	68	58	66,5	61,1	65,7	60,6	-0,8	-0,5
8 - Na Rybníčku 1269	3	60	50	51,6	47,6	52,1	48,1	0,5	0,5
	5			51,9	47,6	52,4	48,0	0,5	0,4

8. Zhodnocení modelovaných hodnot, závěr

Na základě modelovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době ($L_{Aeq,T}$) ve výpočtovém stavu bez realizace záměru lze konstatovat, že okolí stávající trasy I/55 (okolí výpočtových bodů 4-7) je vlivem provozu automobilové dopravy významné hlukové zatíženo – ve výpočtových bodech 4 a 7 se modelované hodnoty nachází nad úrovní hyg. limitu stanoveného s použitím korekce dle sloupce 3 tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb. (hodnoty jsou v tabulce výše vyznačeny červeně). Toto zjištění koresponduje s vyznačením kritického místa I. priority RDZL001 v Akčním hlukovém plánu pro hlavní pozemní komunikace ve správě ŘSD s.p. – 4. Kolo (EKOLA group, 09/2024). Výpočtové body 1-3 a 8 jsou voleny tak, aby zohlednily hlavně hluk z provozu nové komunikace takže v nich bylo dodržení hyg. limitu očekáváno – což modelový výpočet potvrdil. Modelované hodnoty L_{Aeq} ve výhledovém stavu bez realizace záměru ve výp. bodech 1-3 a 8 splňují výsledné hyg. limity stanovené s použitím korekce dle sloupce 2 výše citované tabulky v NV č. 272/2011 Sb.

Na základě modelovaných hodnot ekvivalentních hladin akustického tlaku v denní a noční době ($L_{Aeq,T}$) ve výpočtovém stavu včetně realizace záměru lze konstatovat, že v okolí stávající trasy I/55 dojde vlivem odklonění dopravy na novou trasu k poklesu hlukové zátěže. Hluková zátěž ul. Maršála Malinovského a tř. Vítězství však zůstane nadále významná. I přes pokles hlukové zátěže je ve výpočtových bodech 4 a 7 stále v noční době modelováno překračování hyg. limitů stanoveného s použitím korekce dle sloupce 3 tabulky v části A přílohy č. 3 NV č. 272/2011 Sb. (hodnoty jsou v tabulce výše vyznačeny červeně). Z hlediska dodržování hyg. limitu lze očekávat, že s rozvojem elektromobility dojde v městském provozu k dalšímu snižování hlukové zátěže. Rovněž je možné, že reálný provoz dopravy nebude odpovídat predikci četnosti dle dopravního modelu a to zejména s ohledem na dostavbu dalších úseků dálnice D55.

Ve výpočtových bodech 1-3 a 8 volených pro zohlednění hluku z provozu nové komunikace je modelováno dodržení hyg. limitů stanovených s použitím korekce dle sloupce 2 výše citované tabulky v NV č. 272/2011 Sb. Navýšení oproti stavu bez realizace záměru je zřetelné, avšak podlimitní. Vzhledem k dodržení hyg. limitů ve výpočtových bodech 1-3 a 8 (okolí nové komunikace), nejsou součástí nových komunikací navržena žádná protihluková opatření.

V Ostravě 05/2026

