

**A T E M**

**Ateliér ekologických modelů, s. r. o.**

**VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ  
ROZVOJ ÚZEMÍ PRO ZMĚNY ÚP SÚ HL. M.  
PRAHY VLNY 28 ZKRÁCENĚ POŘIZOVANÝCH –  
Z 3533/28**

**VLIVY NA AKUSTICKOU SITUACI**

**Srpen 2024**

# **VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ PRO ZMĚNY ÚP SÚ HL. M. PRAHY VLNY 28 ZKRÁCENĚ POŘIZOVANÝCH – Z 3533/28**

## **Vliv na akustickou situaci**

**ZADAL:** **EKOLA group, spol. s r. o.**  
Mistrovská 4  
108 00 Praha 10

**ZPRACOVAL:** **ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o.**  
Roztylská 1860/1  
148 00 Praha 4  
e-mail: [atem@atem.cz](mailto:atem@atem.cz)  
tel.: 241 494 425

**VEDOUCÍ PROJEKTU:** Ing. Josef Martinovský



**SPOLUPRÁCE:** Mgr. Radek Jareš  
Mgr. Robert Polák

Srpen 2024

## O B S A H

<b>ÚVOD .....</b>	<b>4</b>
<b>1. HLUK V ÚZEMÍ VE STÁVAJÍCÍM STAVU.....</b>	<b>5</b>
<b>2. VSTUPNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>8</b>
<b>2.1. Výchozí situace.....</b>	<b>8</b>
<b>2.2. Charakteristika změny ÚPn .....</b>	<b>9</b>
<b>3. VLIV NA AKUSTICKOU SITUACI .....</b>	<b>11</b>
<b>3.1. Výpočtové body .....</b>	<b>11</b>
<b>3.2. Nejvyšší přípustné hodnoty venkovního hluku.....</b>	<b>13</b>
<b>3.3. Výsledky modelových výpočtů, hluk ze silniční dopravy .....</b>	<b>15</b>
<b>4. METODIKY použité pro vyhodnocení vlivů vybraných změn.....</b>	<b>23</b>
<b>5. OPATŘENÍ pro snížení vlivů na životní prostředí .....</b>	<b>24</b>
<b>6. ZÁVĚREČNÉ SHRUTÍ.....</b>	<b>25</b>
<b>7. SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ .....</b>	<b>26</b>

## Úvod

Cílem předložené studie je posoudit vliv změny Z 3533/28 územního plánu sídelního útvaru hl.m. Praha na akustickou situaci.

Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 *Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro změny ÚP SÚ hl. M. Prahy vlny 28 zkráceně pořizovaných* (dále jen dokumentace VVURÚ vlna 28).

Předložené posouzení je zpracováno pro potřeby vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Svým významem by mělo sloužit především k potřebám strategického plánování v předmětných územích.

Pro změnu je proveden popis stávající hlukové zátěže v území. Dále je proveden rozbor vlivů na akustickou situaci. Je posouzen vliv změny samostatně, tak v kumulaci se změnami Z 3541/28, Z 3839/33 a Z 3559/33.

Kapitola 4 popisuje metodiky použití pro vyhodnocení vlivů vybraných změn. Opatření pro snížení vlivů na životní prostředí uvádí kapitola 5. Vyhodnocení proběhlo na základě podkladového dopravního modelu, který zpracoval IPR Praha.

## 1. HLUK V ÚZEMÍ VE STÁVAJÍCÍM STAVU

Pro posouzení lokality nejsou aktuální hlukové mapy, které vyhodnocují legislativou stanovené deskriptory pro denní a noční dobu ( $L_{Aeq,16h}$  a  $L_{Aeq,8h}$ ) k dispozici. Vyhodnocení stávající úrovně hlukové zátěže bylo provedeno na podkladě výsledků strategického hlukového mapování (k dispozici jsou výsledky 4. kola Strategického hlukového mapování z roku 2022), které ale není vztaženo k limitům podle české legislativy, nýbrž k tzv. mezním hodnotám, stanoveným na základě evropské směrnice 2002/49/ES. Strategické hlukové mapy (SHM) jsou na základě této směrnice zpracovávány pro nejvýznamnější silniční tahy, železnice, letiště a aglomerace.

Účelem strategického hlukového mapování je určení míry expozice obyvatel různými úrovněmi hlukové zátěže. Porovnání akustické situace je založeno na mezních (nikoli limitních) hodnotách hlukových ukazatelů. Dodržování těchto mezních hodnot pro účely strategického řízení hluku v území nepodléhá státnímu dozoru ani žádným sankcím. Není vymahatelné/vynutitelné. Mezní hodnoty jsou spíše indikátorem akustických kvalit území.

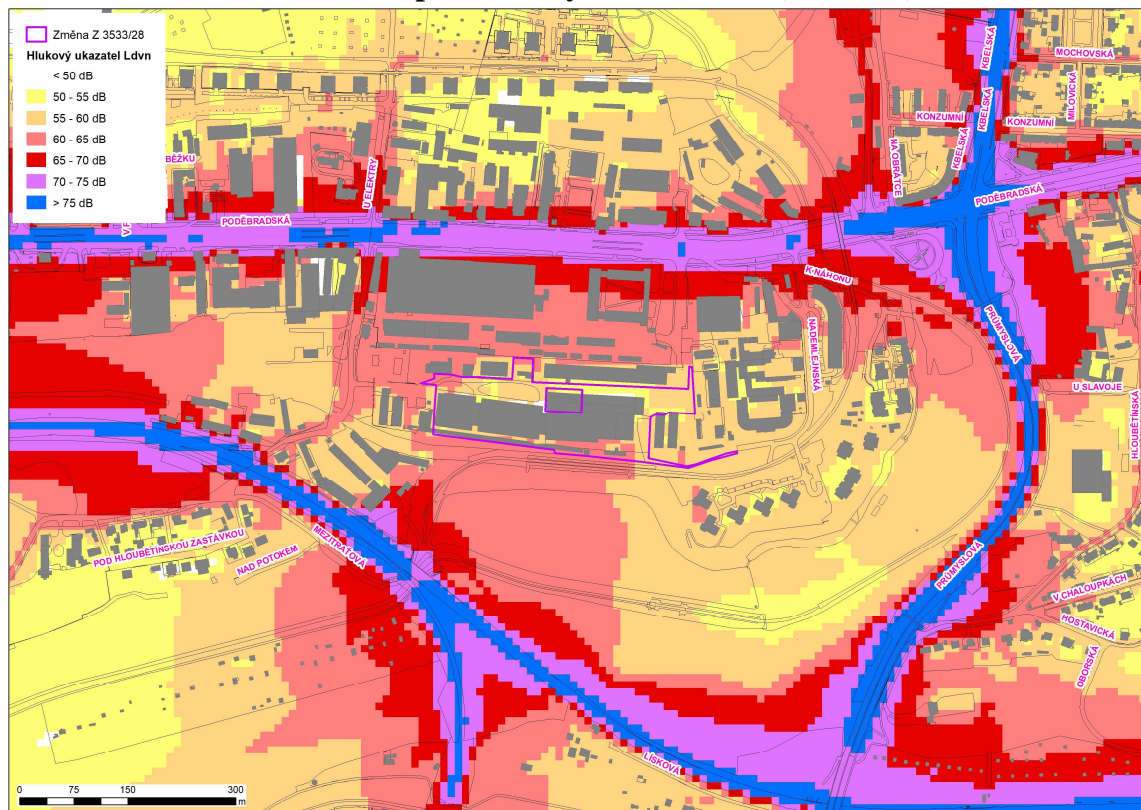
vání je určení míry expozice obyvatel různými úrovněmi hlukové zátěže. Porovnání akustické situace je založeno na mezních (nikoli limitních) hodnotách hlukových ukazatelů. Dodržování těchto mezních hodnot pro účely strategického řízení hluku v území nepodléhá státnímu dozoru ani žádným sankcím. Není vymahatelné/vynutitelné. Mezní hodnoty jsou spíše indikátorem akustických kvalit území.

Údaje o stávající hlukové situaci ke konkrétnímu datu (roku) zobrazují graficky pro hlukové ukazatele  $L_{dvn}$  (hodnota hlukového ukazatele pro den-večer-noc v dB) a  $L_n$  (dlouhodobý průměr hladiny akustického tlaku vážené funkcí A podle ČSN ISO 1996 – 1 a 2 určený za všechna noční období jednoho roku) obrázky 1 a 2. Vyhláška č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování, stanoví hraniční hlukové ukazatele pro den-večer-noc ( $L_{dvn}$ ) a noc ( $L_n$ ), pro silniční dopravu ve výši  $L_{dvn} = 70$  dB,  $L_n = 60$  dB.

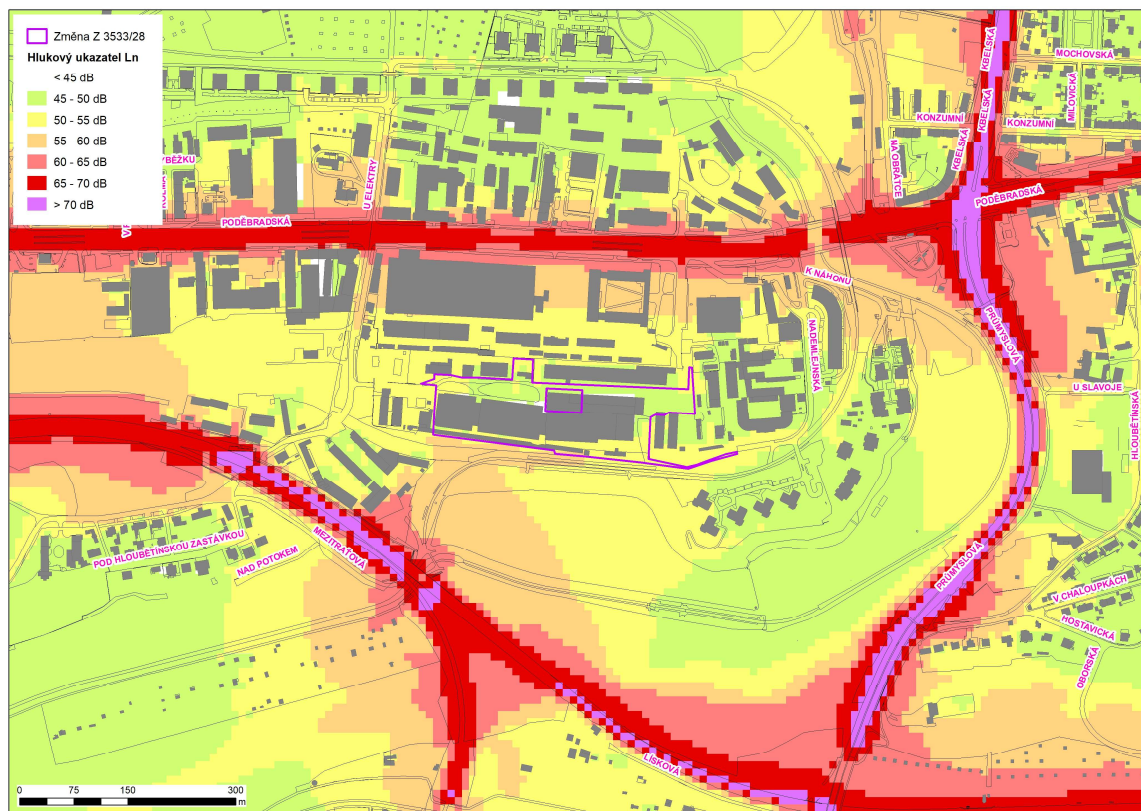
Hlavním zdrojem hluku v území (podél ulice Poděbradská) je automobilová doprava a projevuje se zde i vliv tramvajové dopravy, která však není ve Strategickém hlukovém mapování z roku 2022 sledována. Podél Průmyslové a Kbelské je dominantní hluk ze silniční dopravy. Jižně od posuzované změny se poté projevuje hluk z provozu na železnici.

V prostoru navrhované změny lze zaznamenat hodnoty daného deskriptoru  $L_{\text{dyn}}$  v pásmu od 50 do 65 dB, pro  $L_n$  v rozmezí od 45 do 55 dB (jedná se o hluk ze silniční a železniční dopravy).

**Obr. 1. Pásma hlukové zátěže pro hlukový ukazatel  $L_{\text{dvn}}$  (rok 2022)**



**Obr. 2. Pásma hlukové zátěže pro hlukový ukazatel  $L_n$  (rok 2022)**



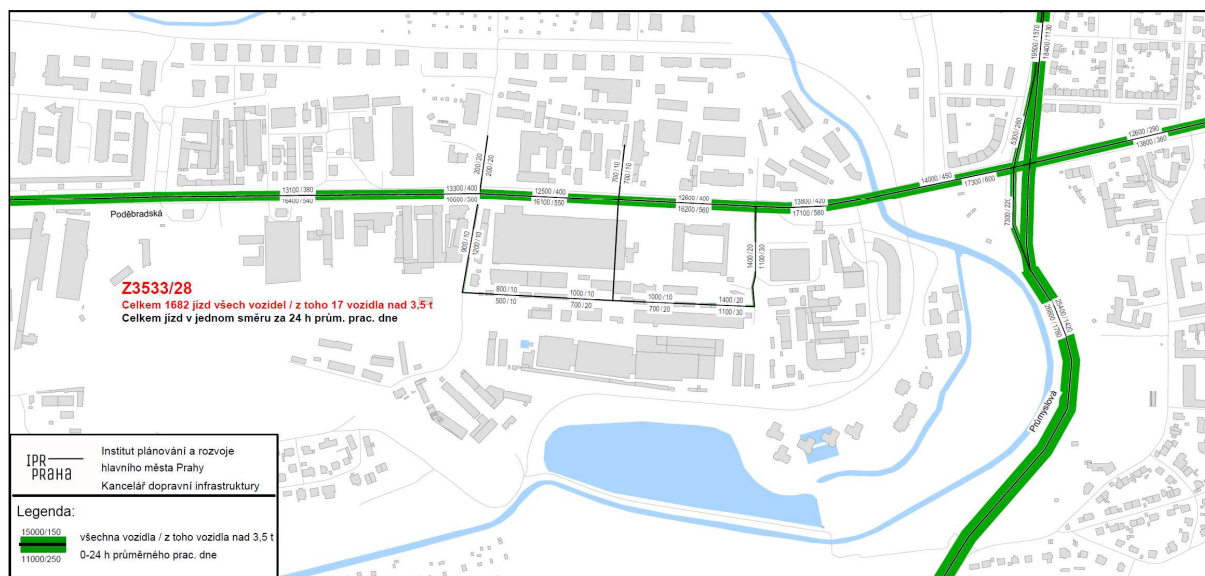
## 2. VSTUPNÍ ÚDAJE

Vyhodnocení bylo provedeno pro výhledové období ÚP hl. m. Prahy.

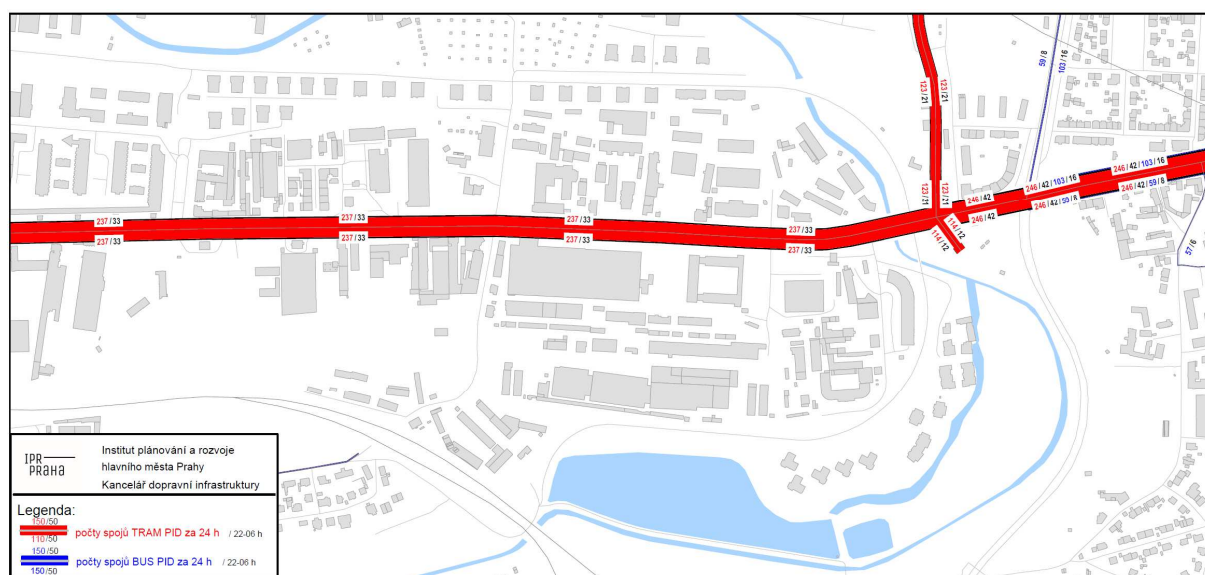
### 2.1. Výchozí situace

Výchozí dopravní zatížení v území pro výhledové období ÚP hl. m. Prahy ukazuje schéma 1. Objem hromadné dopravy ukazuje schéma 2.

**Schéma 1. Dopravní zatížení pro výhledový horizont ÚPn, výchozí stav [5]**



**Schéma 2. Kartogram hromadné dopravy**



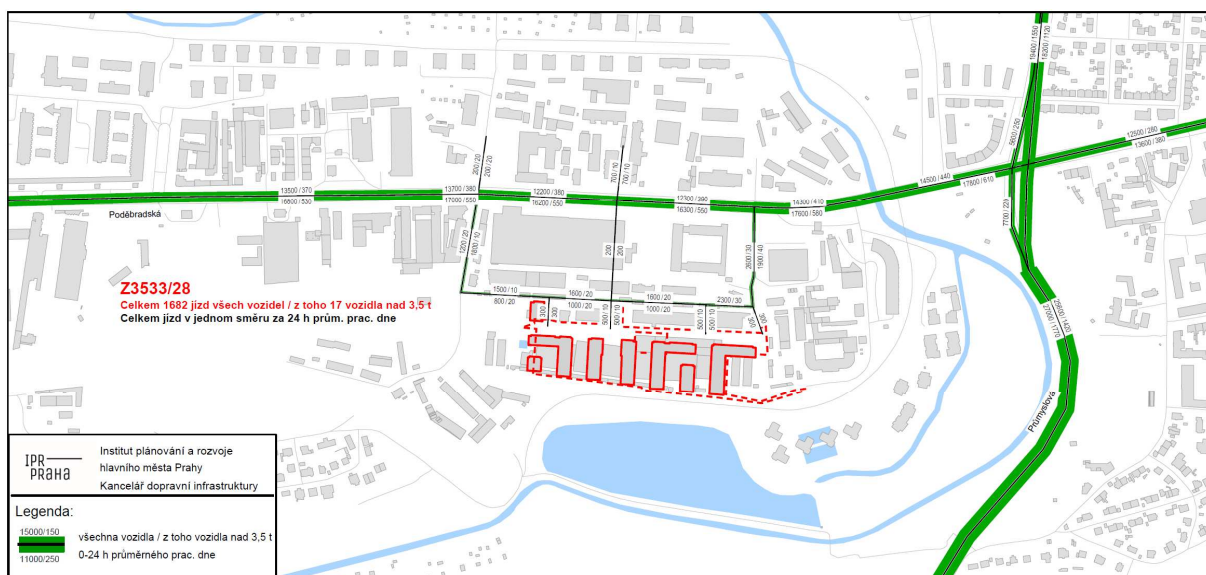
## 2.2. Charakteristika změny ÚPn

Předmětem hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) je změna Z 3533/28 územního plánu sídelního útvaru hl.m. Praha (změna ÚP). Dopravní zatížení po realizaci navrhované změny bylo zpracováno IPR Praha. Dopravní zatížení (bez MHD) v oblasti po realizaci posuzované změny ukazuje schéma 3.

Předpokládaný počet jízd osobních automobilů v jednom směru za 24 hodin průměrného pracovního dne (pro příjezd a odjezd se předpokládá stejný počet), pro změnu Z 3533/28, je ve výši 1665; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 17 vozidel. Generovaná doprava ze Z 3533/28 je pak ve výši 1682 jízd všech vozidel celkem v každém směru.

Současně je ve stavu po realizaci posuzované změny zohledněno snížení dopravní zátěže, které generuje území při stávajícím funkčním využití.

**Schéma 3. Dopravní zatížení pro výhledový horizont ÚPn, stav po změně Z 3533/28**



Dále je hodnocena kumulace navrhované změny se změnami Z 3541/28, Z 3839/33 a Z 3559/33. Dopravní zatížení (bez MHD) v oblasti po realizaci posuzované změny v kumulaci ukazuje schéma 4.

**Schéma 4. Dopravní zatížení pro výhledový horizont ÚPn, stav po změně Z 3533/28  
v kumulaci se změnami Z 3541/28, Z 3839/33 a Z 3559/33**



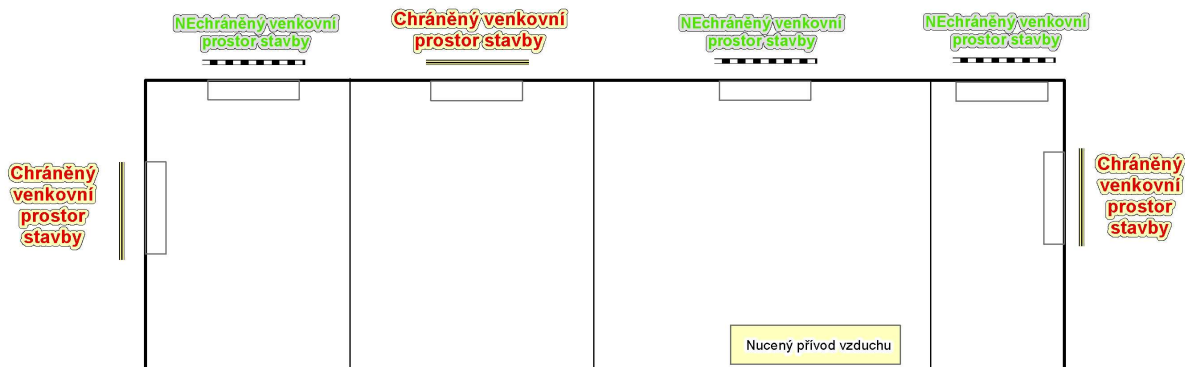
### 3. VLIV NA AKUSTICKOU SITUACI

#### 3.1. Výpočtové body

Vyhodnocení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v bodech bylo provedeno v chráněném venkovním prostoru staveb. Dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, se 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. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, je poté prostorem významným z hlediska pronikání hluku do prostor před výplní otvoru obvodového pláště stavby zajišťující přímé přirozené větrání, za nímž se nachází chráněný vnitřní prostor stavby, pokud tento chráněný prostor nelze přímo větrat jinak. Prostorem významným může být stejně tak boční fasáda domu s okenními prvky, která je méně hlukově zatížená než čelní fasáda domu, která tak nemá chráněný venkovní prostor stavby definován, blíže schéma 5.

**Schéma 5. Definice chráněného venkovního prostoru staveb**



Ve studii jsou vyhodnoceny akustické dopady u staveb, které by mohly být posuzovaným návrhem významněji zasaženy. Jedná se o vybrané objekty v místech, kde dojde vlivem navrhovaného záměru k významné změně dopravních poměrů.

Výpočet v bodech byl proveden na hranici chráněného venkovního prostoru staveb (tj. 2 m od fasády hodnocených objektů) ve výšce prvního chráněného a posledního nadzemního podlaží.

Seznam hodnocených bodů prezentuje tabulka 1, jejich umístění ukazuje obr. 3.

**Tab. 1. Seznam výpočtových bodů pro změnu Z 3533/28**

Body	Chráněný prvek	Počet NP	Využití	Umístění
1	byt	4	objekt k bydlení	Kolmá 681/4
2	byt	1	objekt k bydlení	Poděbradská 88/55
3	byt	14	bytový dům	Nademlejská 1069/24
4	byt	3	bytový dům	K Náhonu 2
5	byt	3	objekt k bydlení	Na obrátce 635/2
6	byt	3	objekt k bydlení	Poděbradská 597/67
7	byt	4	objekt k bydlení	Poděbradská 599/71
8	byt	3	objekt k bydlení	Poděbradská 634/98

**Obr. 3. Rozmístění výpočtových bodů pro změnu Z 3533/28**



### 3.2. Nejvyšší přípustné hodnoty venkovního hluku

Základní požadavky na ochranu obyvatel před hlukem jsou stanoveny v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v § 30. Tento zákon mj. ukládá vlastníkům, resp. správcům pozemních komunikací, železnic a dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (zdroje hluku), povinnost zajistit technickými, organizačními a dalšími opatřeními, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby.

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

Pro zjednodušení je v textu zmiňována chráněná zástavba, tedy zástavba, která má dle zákona č. 258/2000 Sb., definovaný chráněný venkovní prostor stavby.

Vzhledem k účelu a větší srozumitelnosti studie je v textu používáno slovo hluk místo věcně správného výrazu akustický tlak, rovněž se v textu automaticky rozumí, že hodnota hluku (akustického tlaku) je uvažována s váhovým filtrem A.

Hlukové limity pro venkovní hluk stanovuje nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů [1]. Limity ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve venkovním prostředí se stanoví jako součet základní hladiny  $L_{Aeq,T} = 50$  dB a některé z korekcí uvedených v tabulce 2 (korekce 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.

**Tab. 2. Stanovení hlukových limitů dle NV č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů**

Způsob využití území	Korekce dB		
	1)	2)	3)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	+5	+13
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+10	+18

- 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 drahách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000.
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Dále se použije pro hluk z dopravy, jde-li o činnost podle § 2 písm. p) nebo q) na těchto pozemních komunikacích a drahách prováděnou po 1. lednu 2001.

Pro řešené území platí pro denní a noční dobu hygienické limity uvedené v tabulce 3.

**Tab. 3. Navrhované hygienické limity hluku**

Hygienický limit hluku	$L_{Aeq, 6-22}$ dB	$L_{Aeq, 22-6}$ dB
Hluk z provozu na komunikacích, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000	60	50
Hluk z dopravy na pozemních komunikacích, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001	68	58

### 3.3. Výsledky modelových výpočtů, hluk ze silniční dopravy

Následně jsou posouzeny změny akustické zátěže ze silniční dopravy vyvolané odsouhlasením hodnocené změny. Grafické příspěvky uváděné na jednotlivých výkresech představují hluk ze silniční dopravy včetně všech odrazů, hygienický limit není porovnáván s touto hodnotou. Za účelem porovnání hodnot s hygienickým limitem je od celkového hluku nutné odečíst odraz od fasád. Hodnoty dopadajícího hluku jsou uváděny v tabulkovém vyhodnocení.

#### 3.3.1. Stav bez provedení změny – výchozí stav

V území lze ve výhledovém horizontu očekávat ekvivalentní hladiny akustického tlaku ze silniční dopravy ve vymezených bodech u chráněné obytné zástavby v rozmezí od 52,8 dB do 66,5 dB v denní dobu a od 45,5 dB do 59,3 dB v noční dobu. Navrhované hygienické limity hluku jsou v území v denní i noční dobu lokálně překročeny.

Akustickou zátěž ze silniční dopravy bez posuzované změny ukazuje tabulka 4. Izofony pro denní i noční dobu jsou znázorněny na obrázcích 4 a 5, stejně jako rozložení výpočtových bodů.

Celkový hluk ze silniční a tramvajové dopravy bude dosahovat 53,3 až 66,9 dB v denní a 46,4 až 60,1 dB v noční dobu. Hluk z provozu na železnici se v blízkosti hlavní příjezdové a odjezdové trasy záměru, ulice Poděbradská, významně neprojeví, proto není vliv jejího provozu detailně posouzen.

#### 3.3.2. Stav po změně Z 3533/28

Na základě provedených modelových výpočtů lze v území vlivem navrhované změny očekávat nárůst i pokles hlukové zátěže oproti výhledovému horizontu po naplnění ÚP (tj. stavu bez provedení změny). V území je kromě nárůstu dopravy vyvolané navrhovanou změnou zohledněno i její snížení o dopravu generovanou při stávajícím využití předmětného území.

Hluk ze silniční dopravy se na hodnoceném území změní pouze minimálně, a to od -0,1 dB do 0,1 dB v denní i noční dobu, jedná se o minimální změnu na hranici přesnosti výpočtového modelu.

Hygienický limit pro hluk z provozu na komunikacích nebude vlivem odsouhlasení změny překročen. Ani v bodech, kde je hygienický limit překročen, nedojde k nárůstu hlukové zátěže.

Izofony pro denní i noční dobu po odsouhlasení změny jsou znázorněny na obrázcích 6 a 7.

Detailní vyhodnocení akustické zátěže v zájmovém území (působení automobilové dopravy) ve výpočtových bodech bez a po odsouhlasení plánované změny je uvedeno v tabulce 4.

Celkový hluk ze silniční a tramvajové dopravy bude v území po odsouhlasení změny dosahovat 53,3 až 66,9 dB v denní dobu a 46,4 až 59,9 dB v noční dobu. Vlivem odsouhlasení změny lze očekávat minimální změny hlukové zátěže, do 0,1 dB. Hygienický limit není pro celkový hluk z tramvajové a silniční dopravy stanoven.

**Tab. 4. Hluková zátěž ze silniční dopravy, výhled ÚPn – dopadající hluk (dB)**

Bod	NP	Výhled ÚPn, silniční doprava							
		<i>L<sub>Aeq, 6-22</sub></i> – denní doba dB				<i>L<sub>Aeq, 22-6</sub></i> – noční doba dB			
		Bez změny	Po změně Z 3533/28	Rozdíl	Hyg. limit	Bez změny	Po změně Z 3533/28	Rozdíl	Hyg. limit
1	1	62,2	62,3	0,1	68	54,9	55,0	0,1	58
1	4	60,6	60,6	0,0	68	53,3	53,3	0,0	58
2	1	62,7	62,6	-0,1	68	55,4	55,4	0,0	58
3	3	59,0	59,1	0,1	68	51,8	51,7	-0,1	58
3	14	59,1	59,1	0,0	68	51,8	51,8	0,0	58
4	1	52,8	52,8	0,0	68	45,5	45,5	0,0	58
4	3	54,5	54,5	0,0	68	47,2	47,2	0,0	58
5	1	59,8	59,8	0,0	68	52,5	52,4	-0,1	58
5	3	59,8	59,8	0,0	68	52,5	52,4	-0,1	58
6	1	66,5	66,5	0,0	68	<b>59,3</b>	<b>59,2</b>	-0,1	58
6	3	66,4	66,4	0,0	68	<b>59,1</b>	<b>59,0</b>	-0,1	58
7	1	65,9	65,9	0,0	68	<b>58,6</b>	<b>58,5</b>	-0,1	58
7	4	65,8	65,8	0,0	68	<b>58,6</b>	<b>58,5</b>	-0,1	58
8	1	65,4	65,4	0,0	68	<b>58,3</b>	<b>58,2</b>	-0,1	58
8	3	65,4	65,4	0,0	68	<b>58,3</b>	<b>58,2</b>	-0,1	58

Tučně jsou zvýrazněny hodnoty nad hranici hygienického limitu.

**Tab. 5. Celkové hlukové zatížení ze silniční a tramvajové dopravy, výhled ÚPn – dopadající hluk (dB)**

Bod	Výška NP	Výhled ÚPn, silniční a tramvajová doprava					
		<i>L<sub>Aeq, 6-22</sub></i> – denní doba dB			<i>L<sub>Aeq, 22-6</sub></i> – noční doba dB		
		Bez změny	Po změně Z 3533/28	Rozdíl	Bez změny	Po změně Z 3533/28	Rozdíl
1	1	62,7	62,8	0,1	55,8	55,8	0,1
1	4	61,1	61,1	0,0	54,1	54,1	0,0
2	1	63,2	63,1	-0,1	56,2	56,2	0,0

Bod	Výška NP	Výhled ÚPn, silniční a tramvajová doprava					
		$L_{Aeq, 6-22}$ – denní doba dB			$L_{Aeq, 22-6}$ – noční doba dB		
		Bez změny	Po změně Z 3533/28	Rozdíl	Bez změny	Po změně Z 3533/28	Rozdíl
3	3	59,5	59,6	0,1	52,7	52,6	-0,1
3	14	59,6	59,6	0,0	52,7	52,7	0,0
4	1	53,3	53,3	0,0	46,4	46,4	0,0
4	3	54,8	54,8	0,0	47,9	47,9	0,0
5	1	60,8	60,8	0,0	54,5	54,4	-0,1
5	3	60,8	60,8	0,0	54,4	54,4	-0,1
6	1	66,9	66,9	0,0	60,1	60,0	-0,1
6	3	66,8	66,8	0,0	59,9	59,8	-0,1
7	1	66,3	66,3	0,0	59,4	59,3	-0,1
7	4	66,2	66,2	0,0	59,4	59,3	-0,1
8	1	65,8	65,8	0,0	59,2	59,1	-0,1
8	3	65,8	65,8	0,0	59,2	59,1	-0,1

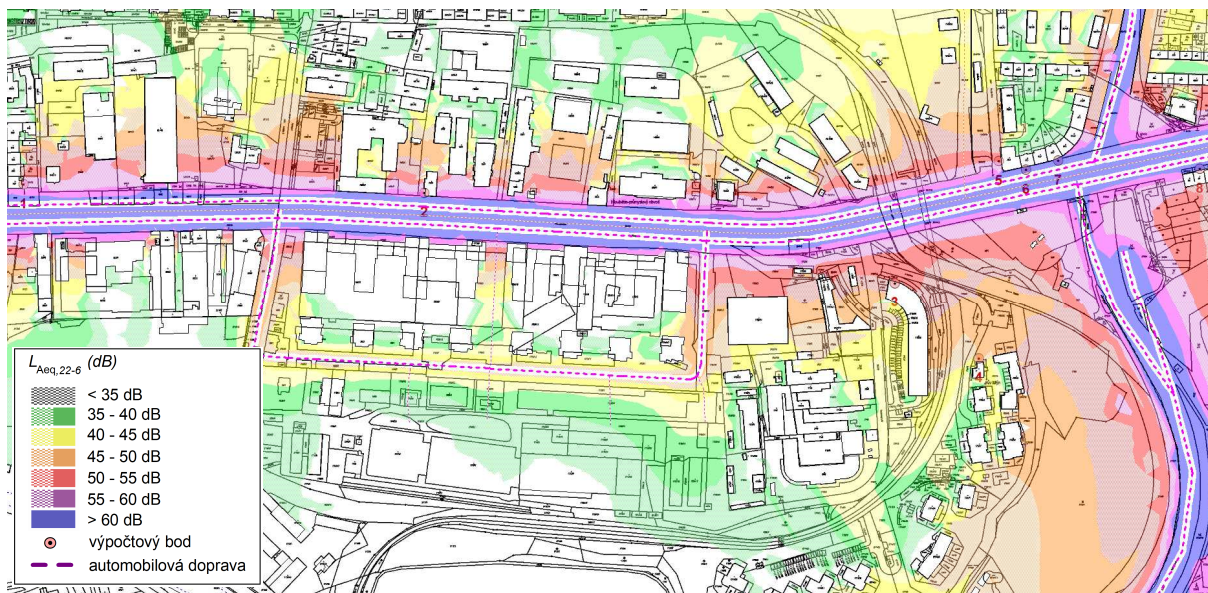
Hygienický limit není pro celkový hluk stanoven

Kromě změn dopravní zátěže na nejbližších veřejných komunikacích bude do okolí působit také hluk z provozu na vlastní ploše. Jedná se o provoz stacionárních zdrojů hluku, jejichž akustické příspěvky u nejbližší chráněné zástavby jsou limitovány legislativou. Snižování hluku ze stacionárních zdrojů je technicky dobře proveditelné výběrem technologie nebo jejich zastíněním, hluk ze stacionárních zdrojů bude ze zákona plnit stanovené limity.

**Obr. 4.  $L_{Aeq, 6 \text{ až } 22 \text{ hod}}$ , výchozí stav, silniční doprava, izofony ve výšce 4 m nad terénem**



**Obr. 5.  $L_{Aeq, 22 \text{ až } 6 \text{ hod}}$ , výchozí stav, silniční doprava, izofony ve výšce 4 m nad terénem**



**Obr. 6.  $L_{Aeq, 6 \text{ až } 22 \text{ hod}}$ , stav po změně, silniční doprava, izofony ve výšce 4 m nad terénem**



**Obr. 7.  $L_{Aeq}$ , 22 až 6 hod, stav po změně, silniční doprava, izofony ve výšce 4 m nad terénem**



### 3.3.3. Stav po změně Z 3533/28 v kumulaci

Na základě provedených modelových výpočtů lze v území vlivem navrhovaných změn (posuzovaná změna Z 3533/28 v kumulaci se změnami Z 3541/28, Z 3839/33 a Z 3559/33) očekávat nárůst hlukové zátěže oproti výhledovému horizontu po naplnění ÚP (tj. stavu bez provedení změn).

Hluk ze silniční dopravy se na hodnoceném území zvýší nejvýše do 0,3 dB v denní i noční dobu, a to i při odečtení dopravy generované stávajícím využitím předmětného území.

Hygienický limit pro hluk z provozu na komunikacích nebude vlivem odsouhlasení posuzované změny překročen. Ale v bodech, kde je hygienický limit překročen již ve výchozím stavu, by došlo vlivem odsouhlasení posuzované změny Z 3533/28 v kumulaci se změnami Z 3541/28, Z 3839/33 a Z 3559/33 k minimálnímu nárůstu hlukové zátěže. Jedná se o body 6 a 7 (blok domů v ulici Poděbradská), kde by došlo k navýšení hlukové zátěže o 0,1 dB až 0,2 dB, což není přípustné. U bloku domů v ulici Poděbradská mezi ulicemi Na obrátce a Kbelskou musí být nárůst hlukové zátěže kompenzován, a to pomocí individuálních opatření na objektech, kdy bude odstraněn legislativou stavený chráněný venkovní prostor stavby (bude zajištěno větrání obytných místností jinak než otvíráním oken do ulice Poděbradská).

Izofony pro denní i noční dobu po odsouhlasení změny včetně kumulací jsou znázorněny na obrázcích 8 a 9.

Detailní vyhodnocení akustické zátěže v zájmovém území (působení automobilové dopravy) ve výpočtových bodech bez a po odsouhlasení plánovaných změn je uvedeno v tabulce 6.

Celkový hluk ze silniční a tramvajové dopravy bude v území po odsouhlasení změn dosahovat 53,3 až 67,2 dB v denní dobu a 46,5 až 60,2 dB v noční dobu. Vlivem odsouhlasení změn lze očekávat minimální změny hlukové zátěže, do 0,3 dB v denní a do 0,2 dB v noční dobu. Hygienický limit není pro celkový hluk z tramvajové a silniční dopravy stanoven.

**Tab. 6. Hluková zátěž ze silniční dopravy, výhled ÚPn – dopadající hluk (dB)**

Bod	NP	Výhled ÚPn, silniční doprava							
		<i>L</i> <sub>Aeq, 6-22</sub> – denní doba dB				<i>L</i> <sub>Aeq, 22-6</sub> – noční doba dB			
		Bez změny	Po změně Z 3533/28 v kumulaci	Rozdíl	Hyg. limit	Bez změny	Po změně Z 3533/28 v kumulaci	Rozdíl	Hyg. limit
1	1	62,2	62,5	0,3	68	54,9	55,2	0,3	58
1	4	60,6	60,8	0,2	68	53,3	53,5	0,2	58
2	1	62,7	62,8	0,1	68	55,4	55,5	0,1	58
3	3	59,0	59,3	0,3	68	51,8	51,9	0,1	58
3	14	59,1	59,3	0,2	68	51,8	52,0	0,2	58
4	1	52,8	52,9	0,1	68	45,5	45,6	0,1	58
4	3	54,5	54,6	0,1	68	47,2	47,3	0,1	58
5	1	59,8	60,0	0,2	68	52,5	52,6	0,1	58
5	3	59,8	60,0	0,2	68	52,5	52,7	0,2	58
6	1	66,5	66,8	0,3	68	<b>59,3</b>	<b>59,4</b>	0,1 <sup>*)</sup>	58
6	3	66,4	66,6	0,2	68	<b>59,1</b>	<b>59,3</b>	0,2 <sup>*)</sup>	58
7	1	65,9	66,1	0,2	68	<b>58,6</b>	<b>58,8</b>	0,2 <sup>*)</sup>	58
7	4	65,8	66,0	0,2	68	<b>58,6</b>	<b>58,7</b>	0,1 <sup>*)</sup>	58
8	1	65,4	65,4	0,0	68	<b>58,3</b>	<b>58,3</b>	0,0	58
8	3	65,4	65,4	0,0	68	<b>58,3</b>	<b>58,3</b>	0,0	58

**Tučně** jsou zvýrazněny hodnoty nad hranicí hygienického limitu.

Kumulace se změnami Z 3541/28, Z 3839/33 a Z 3559/33

<sup>\*)</sup> Budou aplikována individuální opatření pro odstranění chráněného venkovního prostoru stavby

**Tab. 7. Celkové hlukové zatížení ze silniční a tramvajové dopravy, výhled ÚPn – dopadající hluk (dB)**

Bod	NP	Výhled ÚPn, silniční a tramvajová doprava					
		$L_{Aeq, 6-22}$ – denní doba dB			$L_{Aeq, 22-6}$ – noční doba dB		
		Bez změny	Po změně Z 3533/28 v kumulaci	Rozdíl	Bez změny	Po změně Z 3533/28 v kumulaci	Rozdíl
1	1	62,7	63,0	0,3	55,8	56,0	0,2
1	4	61,1	61,3	0,2	54,1	54,3	0,2
2	1	63,2	63,3	0,1	56,2	56,3	0,1
3	3	59,5	59,8	0,3	52,7	52,8	0,1
3	14	59,6	59,8	0,2	52,7	52,9	0,2
4	1	53,3	53,3	0,1	46,4	46,5	0,1
4	3	54,8	54,9	0,1	47,9	48,0	0,1
5	1	60,8	61,0	0,2	54,5	54,5	0,1
5	3	60,8	61,0	0,2	54,4	54,6	0,1
6	1	66,9	67,2	0,3	60,1	60,2	0,1 <sup>*)</sup>
6	3	66,8	67,0	0,2	59,9	60,1	0,2 <sup>*)</sup>
7	1	66,3	66,5	0,2	59,4	59,6	0,2 <sup>*)</sup>
7	4	66,2	66,4	0,2	59,4	59,5	0,1 <sup>*)</sup>
8	1	65,8	65,8	0,0	59,2	59,2	0,0
8	3	65,8	65,8	0,0	59,2	59,2	0,0

Hygienický limit není pro celkový hluk stanoven

Kumulace se změnami Z 3541/28, Z 3839/33 a Z 3559/33

<sup>\*)</sup> Budou aplikována individuální opatření pro odstranění chráněného venkovního prostoru stavby

**Obr. 8.  $L_{Aeq, 6 \text{ až } 22 \text{ hod}}$ , stav po změně v kumulaci, silniční doprava, izofony ve výšce 4 m nad terénem**



**Obr. 9.  $L_{Aeq}$ , 22 až 6 hod, stav po změně v kumulaci, silniční doprava, izofony ve výšce 4 m nad terénem**



## 4. METODIKY použité pro vyhodnocení vlivů vybraných změn

### Hlukové emisní a imisní vyhodnocení

Modelování hlukové zátěže bylo provedeno pomocí programu Hluk+, verze 14.60. Profí [2]. Program umožňuje výpočet hladin hluku ve venkovním prostředí, způsobeného dopravními a stacionárními zdroji akustického zatížení. Program je kompatibilní s "Metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí" (Věstník MZ ČR, částka 14/2023 ze dne 25. 10. 2023) [3]. Současně zahrnuje metodiku „Výpočet hluku z automobilové dopravy – Manuál 2018 – verze 2020“ autorizovaný ŘSD ČR [4], která byla projednána, posouzena a schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR dne 5. 2. 2019, zn. 90/2019-910-UPR/3 a změny v aktualizaci 2020 byly akceptovány Ministerstvem zdravotnictví ČR dne 30. 11. 2020 pod č.j. MZDR 201516/2019-14/OVZ.

Na základě grafického zadání konkrétní situace a podrobných dat o posuzovaném zdroji hluku model umožňuje:

- výpočet hluku v jednotlivých vybraných bodech,
- výpočet polohy charakteristických izofon  $L_{Aeq}$ ,
- vyhodnocení plošného rozložení hluku v zadaných pásmech  $L_{Aeq}$ .

Program Hluk+ pracuje na základě metody raytracing, pracuje s 3D výpočty a automaticky používá vícenásobnou difrakci. Model zohledňuje podélný profil hodnocených komunikací včetně zářezů, násypů, estakád a jejich vliv na šíření zvukových vln. V modelu byl zohledněn digitální model terénu území.

Výpočty byly provedeny pro denní i noční dobu. Podíl denní a noční dopravy byl určen na základě dopravních podkladů IPR Praha, stejně tak rychlost na komunikacích. Intenzity dopravy byly zadány v dělení na automobily do 3,5 tuny (osobní automobily) a automobily s hmotností nad 3,5 tuny (nákladní automobily). Nejistota výpočtu je uváděna o hodnotě  $\pm 2$  dB. Terén byl posuzován jako plně odrazivý, výsledky jsou na straně bezpečnosti.

V modelových výpočtech byly uvažovány standardní odrazy od fasád objektů, korekce pro odraz od stěn byla uvažována ve výši 3 dB (činitel pohltivosti stěn = 0). Za účelem porovnání hodnot s hygienickým limitem je hodnocen pouze dopadající hluk, tj. bez odrazu od přilehlé fasády, který je stanoven výpočtem.

## 5. OPATŘENÍ pro snížení vlivů na životní prostředí

V následujícím přehledu jsou uvedena opatření pro snížení dopadů hodnocených změn na obyvatelstvo.

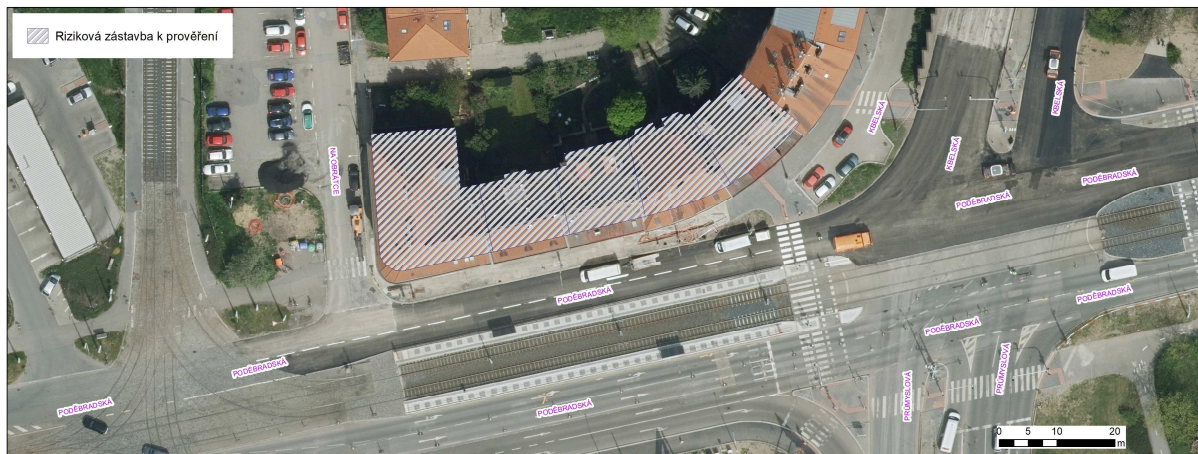
Vliv očekávané akustické zátěže v území na obyvatele předmětné plochy, pokud bude sloužit k bydlení, nebyl detailně posuzován. Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, lze chráněnou zástavbu plánovat i v hlukem zatížených oblastech.

Pro změnu je v rámci navazujících etap přípravy projektu nutné posoudit vhodnost umístění obytné zástavby s definovaným chráněným venkovním prostorem stavby, tedy fasádami, které budou významné z hlediska pronikání hluku do chráněného vnitřního prostoru objektů. Pro dimenzování vlastních nových objektů v prostoru navrhované změny před hlukem je nutné posoudit jak blízké, tak vzdálenější časové horizonty.

Kromě změn dopravní zátěže na nejbližších veřejných komunikacích bude do okolí působit také hluk z provozu na vlastní ploše. Jedná se o provoz stacionárních zdrojů hluku, jejichž akustické příspěvky u nejbližší chráněné zástavby jsou limitovány legislativou a po konkretizaci zdrojů budou posouzeny v navazující projektové dokumentaci vlastního záměru.

Při kumulaci posuzované změny č. Z 3533/28 se změnami Z 3541/28, Z 3839/33 a Z 3559/33 je nutné u bloku domů v ulici Poděbradská mezi ulicemi Na obrátce a Kbelskou kompenzovat předpokládaný nárůst hlukové zátěže, a to pomocí individuálních opatření na objektech, kdy bude odstraněn legislativou stavený chráněný venkovní prostor stavby (bude zajištěno větrání obytných místností jinak než otvíráním oken do ulice Poděbradská). Rozsah opatření bude specifikován na základě výsledků podrobného posouzení, kde se prokáže překročení stávajících limitů a předpokládaný další nárůst hlukové zátěže. Riziková zástavba k prověření vymezuje níže uvedené schéma.

**Schéma 6. Zástavba k prověření provedení individuálních opatření**



## 6. ZÁVĚREČNÉ SHRNUÍ

Cílem předložené studie je posoudit vliv změny Z 3533/28 územního plánu sídelního útvaru hl.m. Praha na akustickou situaci. V okolí posuzované změny je hygienický limit pro hluk ze silniční dopravy lokálně překročen.

Vlivem odsouhlasení posuzované změny lze očekávat pouze minimální změny hlukové zátěže (do 0,1 dB), akustické zatížení lokality se v širším území záměru pozorovatelně nezmění. Hygienický limit pro hluk z provozu na komunikacích nebude vlivem odsouhlasení posuzované změny Z 3533/28 překročen a v místech, kde je hygienický limit již překročen, nedojde k dalšímu navýšení hlukové zátěže.

Ze závěrů lze konstatovat, že navýšení hlukové zátěže vyvolané odsouhlasením navrhované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy je z hlediska plnění hygienických limitů v celém zájmovém území akceptovatelné.

Hygienický limit pro hluk z provozu na komunikacích nebude vlivem odsouhlasení posuzované změny překročen. U zástavby, kde je hygienický limit překročen již ve výchozím stavu, by došlo vlivem odsouhlasení posuzované změny Z 3533/28 v kumulaci se změnami Z 3541/28, Z 3839/33 a Z 3559/33 k minimálnímu nárůstu hlukové zátěže. Jedná se o blok domů v ulici Poděbradská, kde by došlo k navýšení hlukové zátěže o 0,1 dB až 0,2 dB, což není přípustné. U bloku domů v ulici Poděbradská mezi ulicemi Na obrátce a Kbelskou musí být nárůst hlukové zátěže kompenzován, a to pomocí individuálních opatření na objektech, kdy bude odstraněn legislativou stavený chráněný venkovní prostor stavby (bude zajištěno větrání obytných místností jinak než otvíráním oken do ulice Poděbradská). Rozsah opatření bude specifikován na základě výsledků podrobného posouzení, kde se prokáže překročení stávajících limitů a předpokládaný další nárůst hlukové zátěže.

Při doplnění opatření ve výše uvedeném rozsahu je navrhovaná změna včetně kumulací v území akceptovatelná.

## 7. SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ

- [1] Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů.
- [2] Liberko M., Polášek J.: Hluk+, verze 14.60. Profi – Výpočet dopravního a průmyslového hluku ve venkovním prostředí.
- [3] Ministerstvo zdravotnictví: Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, Praha, 2023.
- [4] Liberko M., Ládyš L.: VÝPOČET HLUKU Z AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY, manuál 2018 – verze 2020, Praha, 2021.
- [5] IPR: Dopravně-inženýrské podklady, Praha, 2024.