

SILNICE II/380 SOKOLNICE – ČEJČ

HLUKOVÁ STUDIE

Zpracováno podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.

Listopad 2012

ZÁZNAM O VYDÁNÍ DOKUMENTU

Název dokumentu	Silnice II/380 Sokolnice – Čejč Aktualizovaná hluková studie
Číslo dokumentu	C1192-12-0/Z03
Objednatel	Urbanismus, architektura, design Studio, spol. s r.o., Mošnova 3, 615 00 Brno
Účel vydání	Finální dokument
Stupeň utajení	Bez omezení

Vydání	Popis	Zpracoval/a	Kontroloval/a	Schválil/a	Datum
01	Finální dokument	Z. Flegrová	J. Nezvalová	P. Vymazal	9. 11. 2012

Nahrazuje-li tento dokument předchozí vydání, pak toto musí být zničeno nebo výrazně označeno NAHRAZENO.

Rozdělovník	Nedistribučováno samostatně - příloha dokumentu C1192-12-0/Z01	
	1 výtisk	archiv AMEC, s.r.o.
	1 elektronická kopie	elektronický archiv AMEC, s.r.o.

© AMEC s.r.o., 2012

Všechna práva vyhrazena. Žádná z částí tohoto dokumentu nebo jakékoliv informace z tohoto dokumentu nesmí být nad rámec smluvního určení vyzrazeny, zveřejněny, reprodukovány, kopírovány, překládány, převáděny do jakékoliv elektronické formy nebo strojově zpracovávány bez písemného souhlasu odpovědného zástupce zpracovatele, firmy AMEC s.r.o.

ÚDAJE O AUTORECH

Autor/ka:

RNDr. Zuzana Flegrová, Ph.D.

AMEC, s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno
tel: 725 607 969
email: flegrova@amec.cz

Datum zpracování: 9. 11. 2012

Dokument je zpracován textovým editorem MS Word, registrovaným u společnosti Microsoft.

Výpočet je zpracován programem HLUK+, registrovaným u společnosti JpSoft.

Grafické přílohy jsou zpracovány grafickým editorem CorelDRAW, registrovaným u společnosti Corel Corporation.

OBSAH

ZÁZNAM O VYDÁNÍ DOKUMENTU	2
ÚDAJE O AUTORECH	3
OBSAH	4
SEZNAM TABULEK.....	4
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	4
1 ZADÁNÍ A CÍL STUDIE	5
2 VSTUPNÍ ÚDAJE	6
2.1 Popis dotčeného území a záměru	6
2.1.1 Všeobecné údaje	6
2.2 Zdroje hluku.....	7
2.2.1 Silniční doprava.....	7
2.3 Použitá metodika	10
2.3.1 Parametry výpočtu	10
2.4 Hygienické limity.....	10
3 HLUK Z DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	12
3.1 Model 1 – Stávající stav.....	12
3.2 Model 2 – Budoucí stav – varianta A.....	15
3.3 Model 2 – Budoucí stav – varianta B.....	18
4 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ	22
5 POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ	23

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Pravidla použití korekce pro chráněný venkovní prostor	11
---	----

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Schéma umístění záměru v dotčeném území.....	7
Obr. 2 Vstupní hodnoty intenzit dopravy pro výpočtové modely	8
Obr. 3 Navrhované řešení vedení obchvatu Moutnice-Těšany.....	9
Obr. 4 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – stávající stav DEN - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m.....	13
Obr. 5 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – stávající stav NOC- znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m.....	14
Obr. 6 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav DEN- varianta A - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m	16
Obr. 7 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav NOC – varianta A - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m.....	17
Obr. 8 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav DEN- varianta B - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m	19
Obr. 9 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav NOC – varianta B - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m.....	20

1 ZADÁNÍ A CÍL STUDIE

Předkládaná studie je vypracována na základě objednávky společnosti Urbanismus, architektura, design Studio, spol. s r.o., pro posouzení hluku ze záměru:

Silnice II/380 Sokolnice - Čejč

Předmětem a cílem této studie je posouzení vlivu záměru na hlukovou situaci v území. To jmenovitě znamená:

- dokladovat údaje o nejbližším (resp. nejvíce dotčeném) chráněném venkovním prostoru ev. prostorech
- vyhodnotit vliv hluku dopravy související s provozem záměru
- vytipovat případná riziková místa, kde by mohlo docházet k překračování stanovených hygienických limitů

Tato hluková studie je vypracovaná ve 3 následujících modelových variantách:

- 1) **MODEL 1 – stávající stav – rok 2012**
- 2) **MODEL 2 - Výhledový stav - rok 2030- varianta A**
- 3) **MODEL 2 - Výhledový stav - rok 2030- varianta B**

2 VSTUPNÍ ÚDAJE

2.1 Popis dotčeného území a záměru

2.1.1 Všeobecné údaje

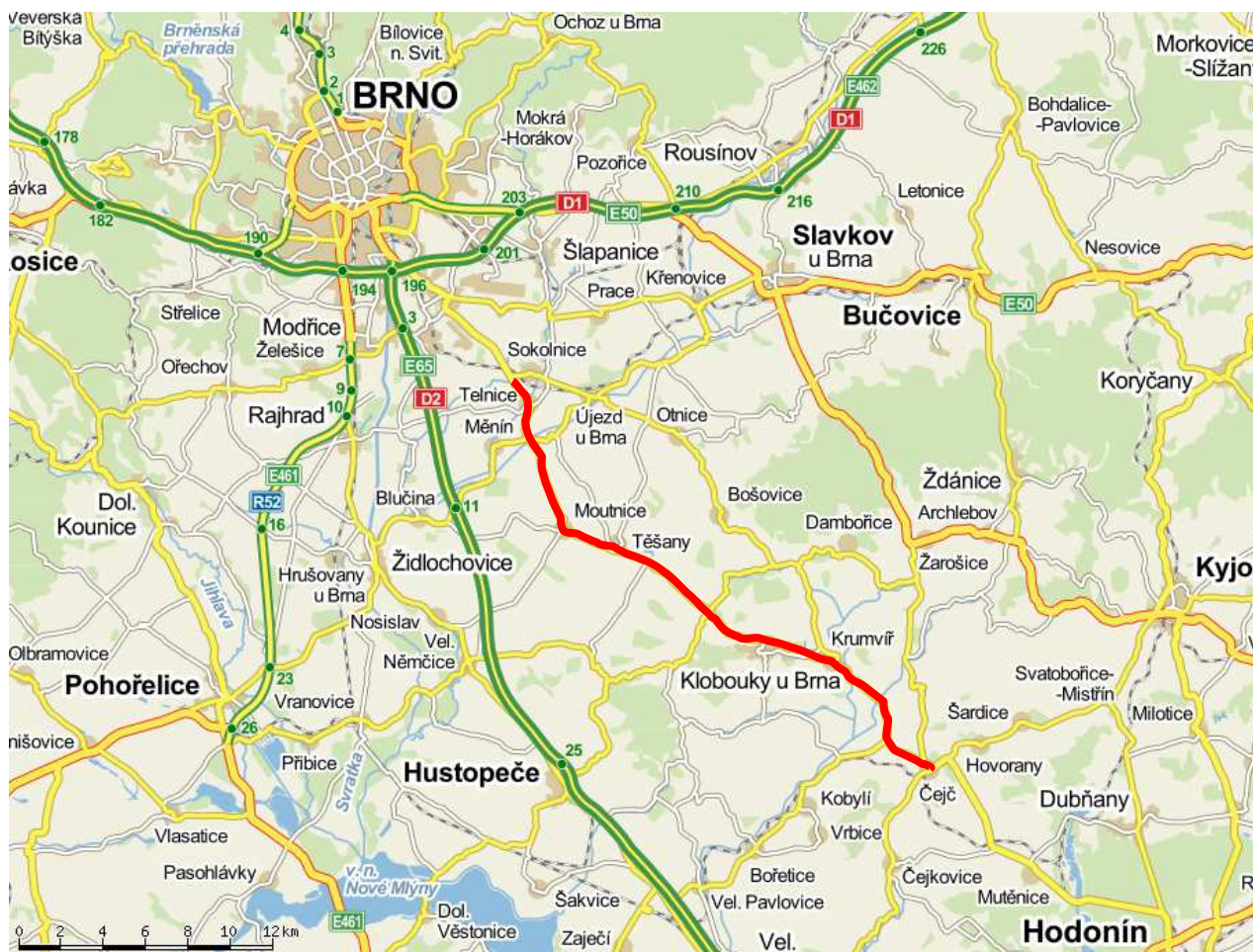
Silnice II/380 tvoří dopravní páteř území východně od D2 a je potenciálním základem rozvojové osy Brno – Klobouky – Hodonín.

Prověřovaný koridor pro úpravy trasy silnice II/380 se dotýká správního obvodu 14 obcí: Sokolnice, Telnice, Újezd u Brna, Žatčany, Moutnice, Těšany, Měnin, Borkovany, Klobouky u Brna, Kašnice, Krumvíř, Terezín, Čejč, Hovorany. Průjezdny úsek silnice souvisle zastavěným územím je v 7 obcích: Telnici, Moutnicích, Těšanech, Kašnici, Krumvíři, Terezíně a v Čejči.

Délka koridoru je cca 41 km.

Nejbližší hlukově chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor se nachází v bezprostřední blízkosti stávající komunikace II/380. Jedná se ve většině případů o zástavbu rodinných domů dotčených obcí, uvedených výše.

Umístění záměru je patrné z obrázku 1.



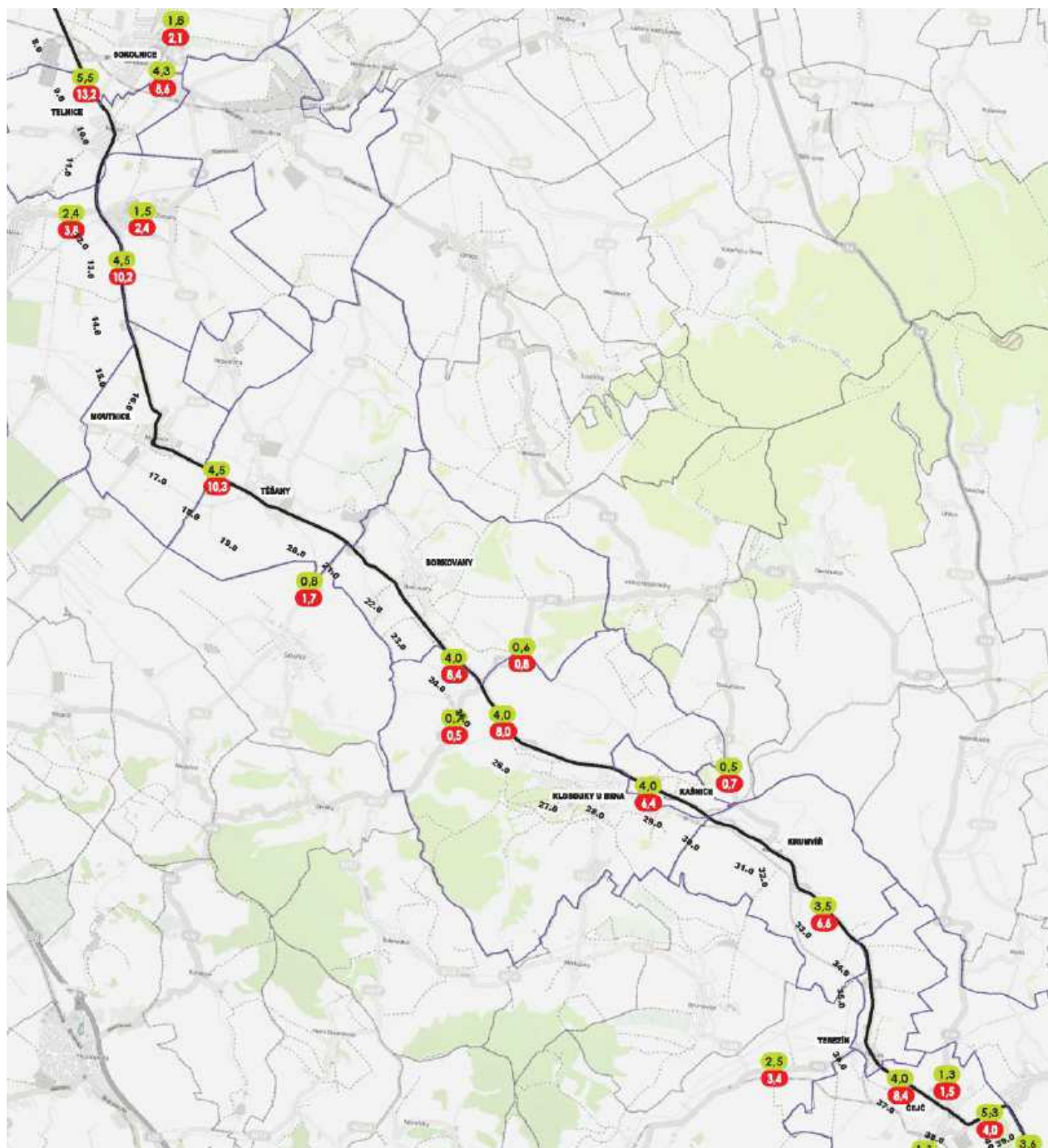
Obr. 1 Schéma umístění záměru v dotčeném území

2.2 Zdroje hluku

2.2.1 Silniční doprava

Hodnocený záměr zahrnuje pouze automobilovou dopravu vedenou po nové trase silnice. Pro srovnání příspěvků budoucího stavu se stávajícím stavem byl modelově hodnocen stávající stav a stav po realizaci záměru, přičemž výpočtovým rokem byl rok 2030.

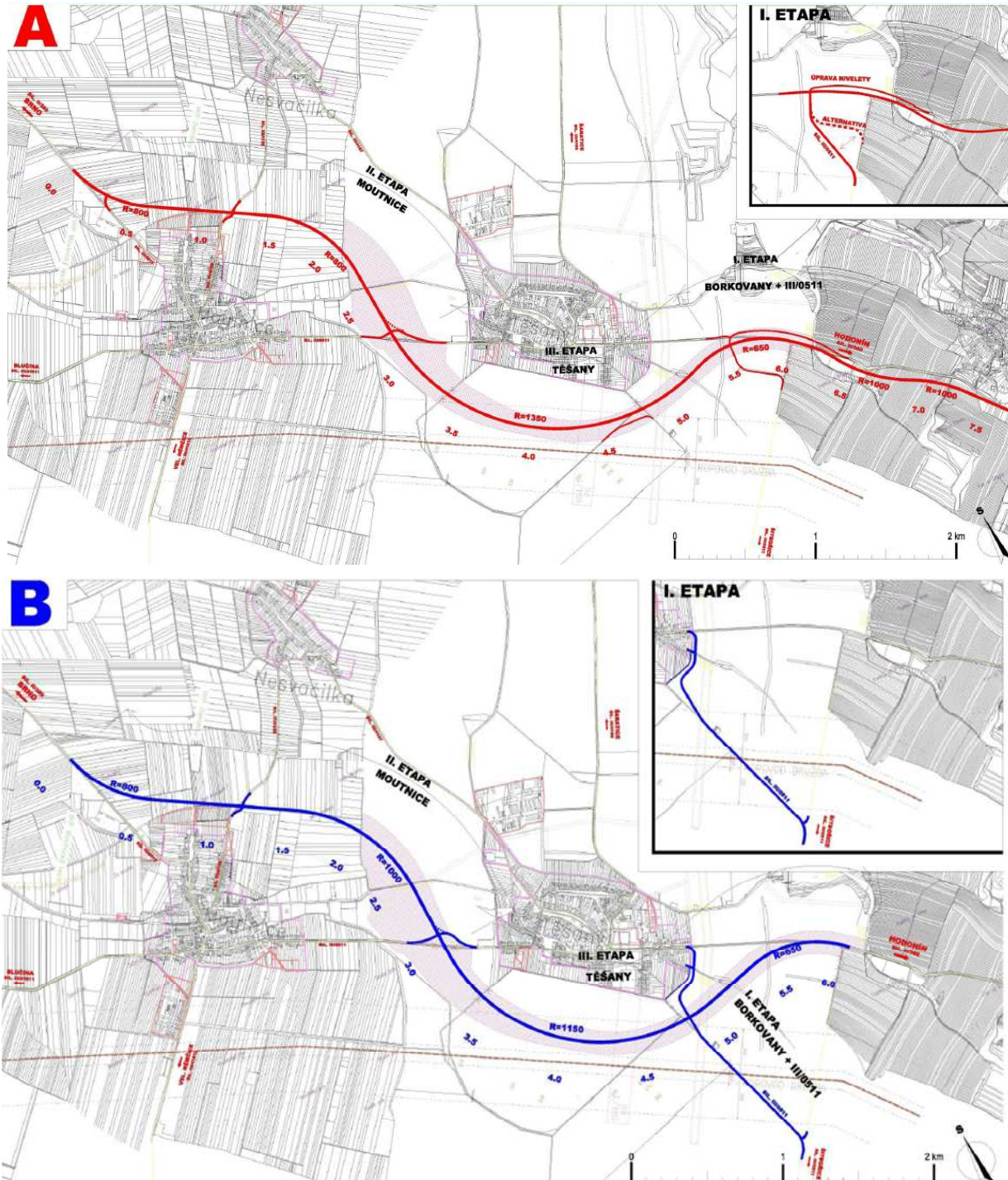
Je nutné poznamenat, že samotný záměr nevyvolává změnu intenzity dopravy na dotčených komunikacích. Použité hodnoty pro výpočtový rok 2030 jsou dány pouze předpokládanou změnou intenzit dopravy na pozemních komunikacích. Intenzity ve sledovaném koridoru byly pro stávající stav převzaty ze sčítání intenzit dopravy v roce 2010 (ŘSD ČR) a pro výhledový rok 2030 byly získány z modelu silniční dopravy pro výhledovou síť Jihomoravského kraje (jsou uvedeny hodnoty tzv. Optimální varianty dopravní sítě dle modelu silniční dopravy pro výhledovou síť JMK III. Etapa – HBH Projekt spol. s r.o. 03/2009 – Obr. 2)



Obr. 2 Vstupní hodnoty intenzit dopravy pro výpočtové modely

Na základě uvedených údajů lze vyvodit následující závěr. Úsek Telnice – Čejč je velmi rovnoměrně dopravně zatížen a intenzity dosahují hodnot předpokládající silnice II. třídy s řešením lokálních problémů na trase. Naopak úsek (Žatčany - Telnice – Sokolnice) - Brno je zcela odlišný. Jednak se v této oblasti spojuje více spádových komunikací (II/418, II/416) s centrálním vztahem k městu Brnu a jednak je zde patrný silný vliv suburbanizace. Rovněž zvyšování intenzit dopravy lze očekávat rychlejší než v části za Telnicí směrem na Hodonín. Zde výhledové intenzity řešení směřují k hledání radikálnějšího dopravního řešení, a to mimo stávající dopravní stopy přes zastavěná území. Původní koncepce sil. I/51 směřovala dopravní zátěž z těchto tří dopravních stop (dnes sil. II. třídy 416, 418 a 380) přes původní státní silnici na dálnici D2 – MÚK Blučina a dále do Brna s podstatným úbytkem v současném radiálním směru. Dnešní koncepce naopak preferuje radiální směr tahu Hodonín – Brno (původní I/51 dnešní II/380).

Trasování komunikace u posuzovaného koridoru je ve výpočtu téměř totožné se stávajícím stavem s výjimkou zásadní změny spočívající v řešení obchvatu Moutnice – Těšany, který je navržen ve dvou variantách (viz **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**). V ostatních úsecích se předpokládá rekonstrukce stávajícího povrchu, úpravy křižovatek, výškového vedení apod., které nezpůsobují z emisního hlediska žádnou významnou změnu. Problémové území okolo Telnice, Sokolnic, Žatčan a Újezdu nebyla v této fázi hodnocen (bude řešeno samostatnou dokumentací), přičemž vedení dopravy ve studii zůstává ve výpočtu zachováno stávající.



Obr. 3 Navrhované řešení vedení obchvatu Moutnice-Těšany

2.3 Použitá metodika

Výpočet dopravního hluku je proveden ve smyslu Metodických pokynů pro výpočet hladin hluku z dopravy (RNDr. Miloš Liberko, VÚVA Praha, pracoviště Brno, I. vydání 1991), novela 1996 (Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy, Ing. Jan Kozák, CSc., RNDr. Miloš Liberko, publikováno v příloze Zpravodaje Ministerstva životního prostředí č. 3/1996), novela 2004 (Novela metodiky výpočtu hluku silniční dopravy, RNDr. Miloš Liberko, publikováno v časopisu Ministerstva životního prostředí Planeta č. 2/2005).

Výpočetní postup je aplikován v programu HLUK+ verze 9.15b profi9, nejistota metodiky se pohybuje v pásmu ± 2 dB.

2.3.1 Parametry výpočtu

Model 1

Povrch vozovek – starý živičný povrch

Výpočtová rychlost – 45 km/h v obcích, mimo obce 75km/h.

Komunikace intravilánu a extravilánu, třída komunikace dle ŘSD ČR

sklon vozovky 0 %

Model 2 a 3

Povrch nových/rekonstruovaných vozovek – živičný povrch – cca 2 dB útlum oproti starému živičnému povrchu

Výpočtová rychlost – 45 km/h v obcích, mimo obce 75km/h.

Komunikace intravilánu a extravilánu, třída komunikace dle ŘSD ČR

sklon vozovky 0 %

2.4 Hygienické limity

Pro hodnocení hlukové situace v území jsou využity charakteristiky hluku v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb.

Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru jsou dány nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, takto:

Hodnoty hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku tvořeného impulsy ve venkovním prostoru vznikajícími při střelbě z těžkých zbraní, při explozích výbušnin s hmotností nad 25 g ekvivalentní hmotnosti trinitrotoluenu a při sonickém třesku, 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 drahách, 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 ($L_{Aeq,8h}$).

Hygienický limit v ekvivalentní hladině 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 nařízení vlády. 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 drahách, a hluku s výrazně informačním charakterem se přičte další korekce -5dB.

Tab. 1 Pravidla použití korekce pro chráněný venkovní prostor

Způsob využití území	Korekce dB			
	1)	2)	3)	4)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lánzí	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lánzí	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 vlakové 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 dráhách v ochranném pásmu dráhy.

4) Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích s výjimkou účelových komunikací a dráhách uvedených v bodu 2) a 3). Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, provádění údržbě a rekonstrukci železničních drah nebo rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace, nebo dráhy, při kterém nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb nebo v chráněném venkovním prostoru, a pro krátkodobé objízdné 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.

S ohledem na uvedené požadavky lze stanovit nejvyšší přípustné hodnoty hluku ve venkovním prostoru následovně:

Pro hluk z dopravy na veřejné pozemní komunikaci je použita korekce +5 dB, pro hluk na hlavních komunikacích je použita korekce +10dB a pro starou hlukovou zátěž je použita korekce +20 dB (viz výše) a nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku pro chráněný venkovní prostor je tak uvažována hodnotou:

$$L_{Aeq,T} = 60/50 \text{ dB denní/noční doba ...hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích}$$

$$L_{Aeq,T} = 70/60 \text{ dB denní/noční doba ...hluk z dopravy na pozemních komunikacích – korekce na starou hlukovou zátěž}$$

3 HLUK Z DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

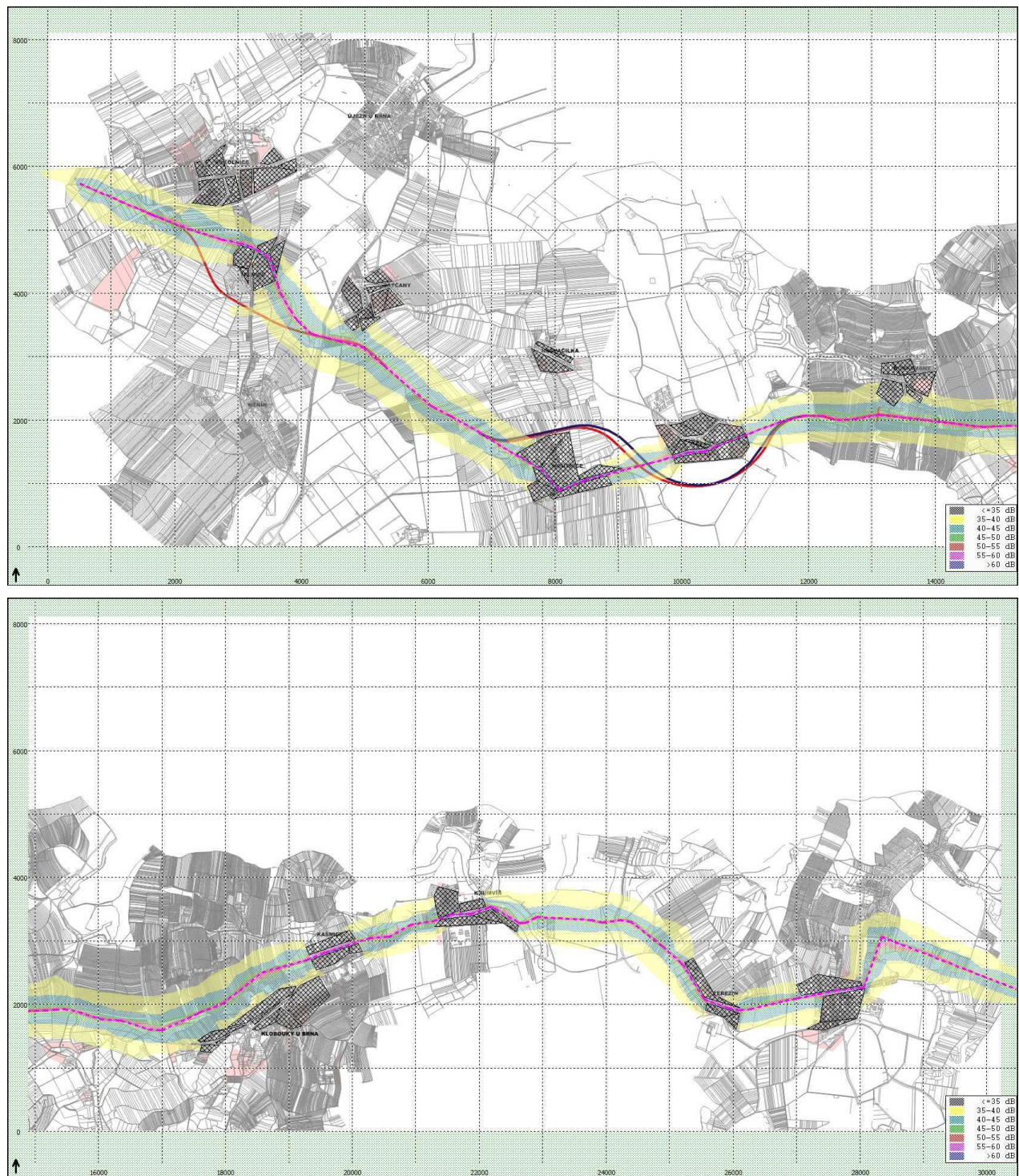
3.1 Model 1 – Stávající stav

Tento model charakterizuje stav komunikací v roce 2012 včetně stávajících těles komunikací a intenzit dopravy

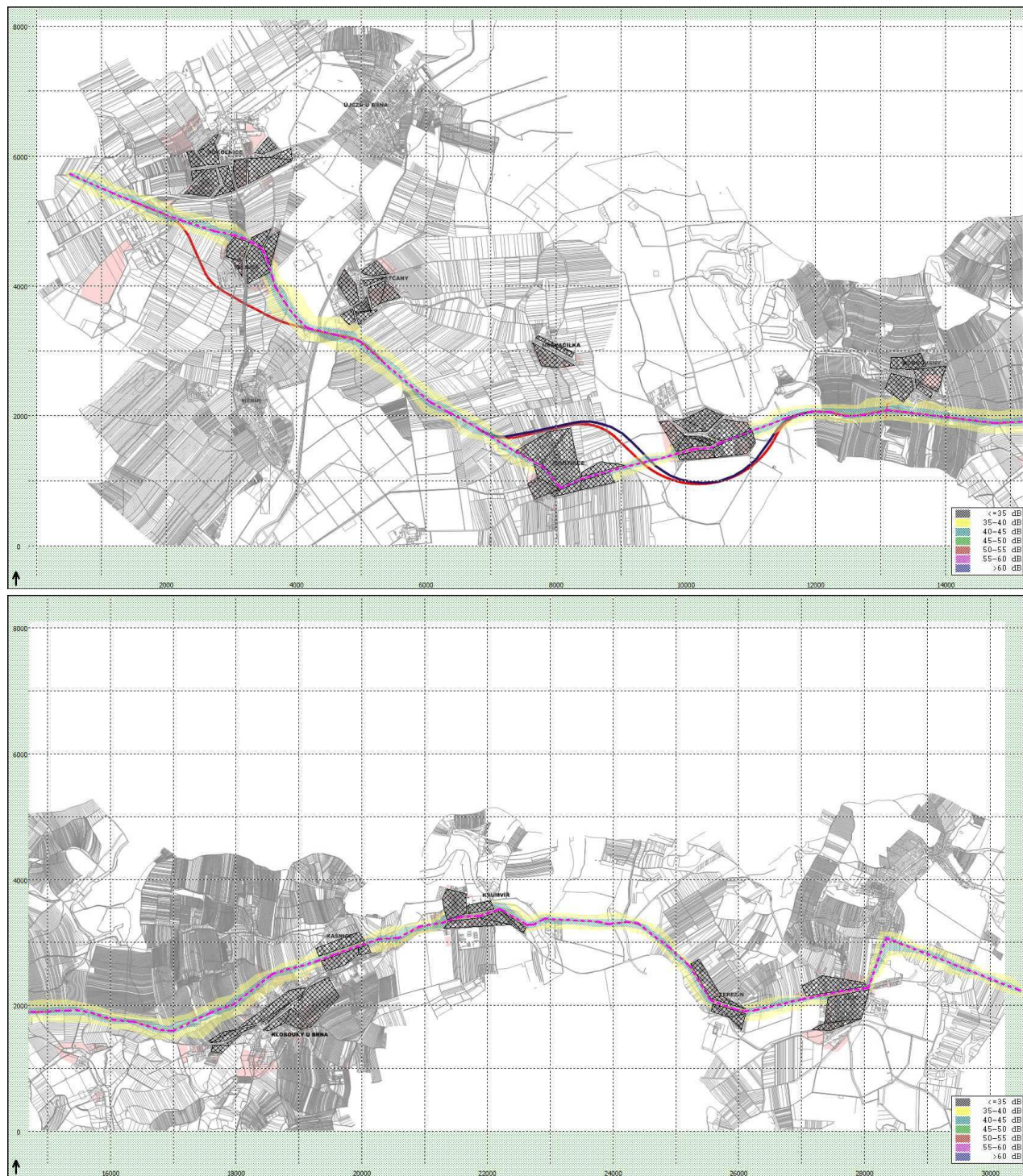
Z absolutních hodnot hlukových zátěží je možno usuzovat vliv záměru na hlukovou situaci v území.

Výsledky výpočtu hluku z dopravy pro dobu denní a pro dobu noční na pozemních komunikacích pro stávající stav v roce 2012 jsou uvedeny na obrázku 4 a 5¹.

¹ Protokoly z výpočtu jsou archivovány u zpracovatele hlukové studie



Obr. 4 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – stávající stav DEN - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m



**Obr. 5 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – stávající stav NOC-
znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m**

Za stávajícího stavu se hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku pohybují v nezastavěných oblastech v době denní okolo 60 dB. V zastavěných oblastech obcí se hodnoty pro dobu noční podél komunikace II/380 pohybují okolo 65 dB. V době noční se hodnota ekvivalentní hladiny hluku v nezastavěných oblastech pohybuje okolo 55 dB a v obcích podél komunikace II/380 je tato hodnota okolo 60dB. Vyšší hodnoty v obcích jsou dány intravilánem obce a vznikajícími odrazy od budov domů.

Hodnoty jsou udávány 7,5m od osy bližšího jízdního pruhu komunikace.

Lze předpokládat, že mimo obce je plněn hygienický limit pro hluk z hlavních pozemních komunikací ($L_{aeq}=60/50$ den/noc) a v obcích je plněn limit s korekcí na starou hlukovou zátěž ($L_{aeq}=70/60$ den/noc), kterou lze v těchto případech jednoznačně uplatnit.

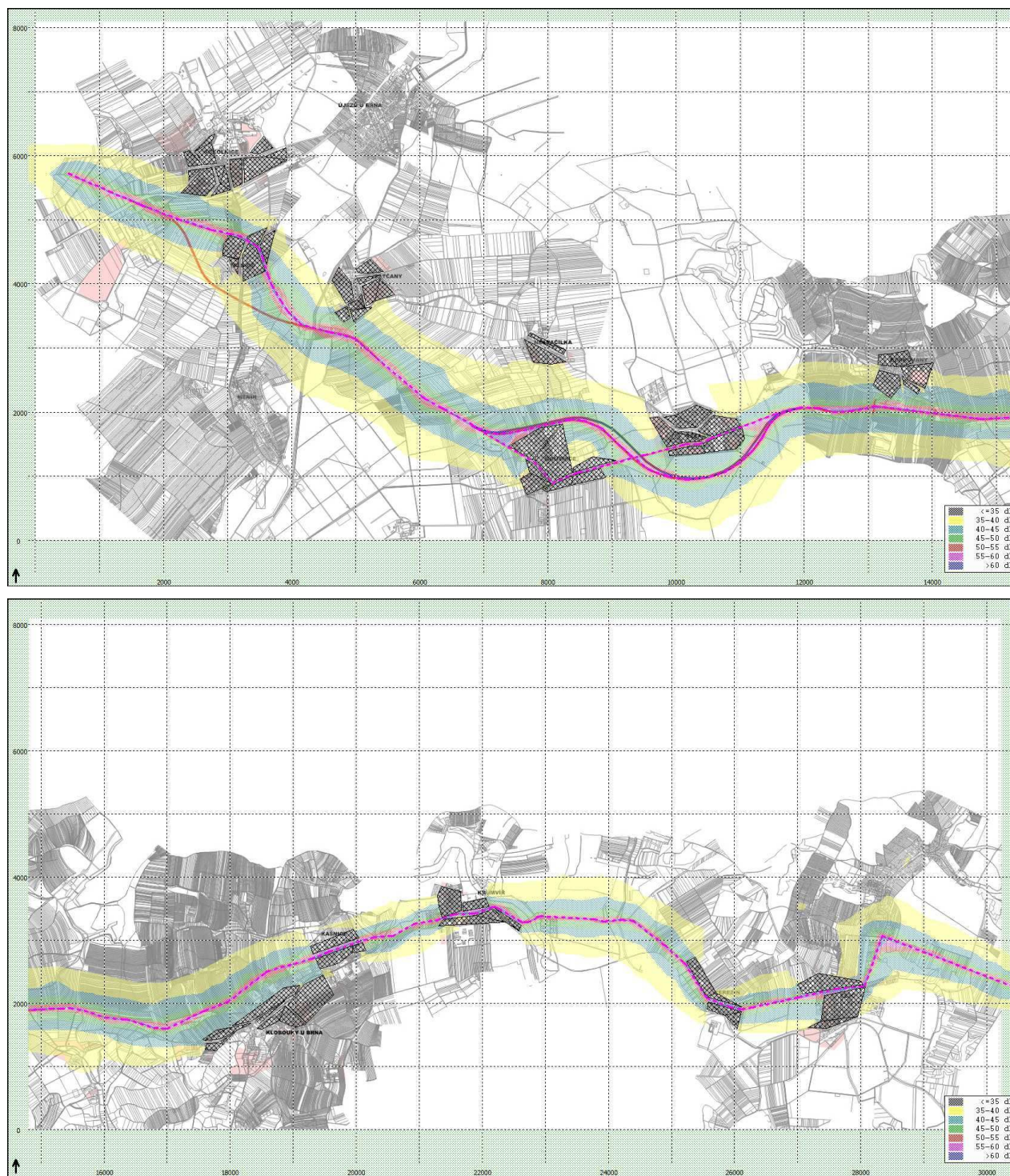
3.2 Model 2 – Budoucí stav – varianta A

Tento model charakterizuje stav komunikací v roce 2030 včetně navrhovaného řešení obchvatu. Konkrétně pro variantu A.

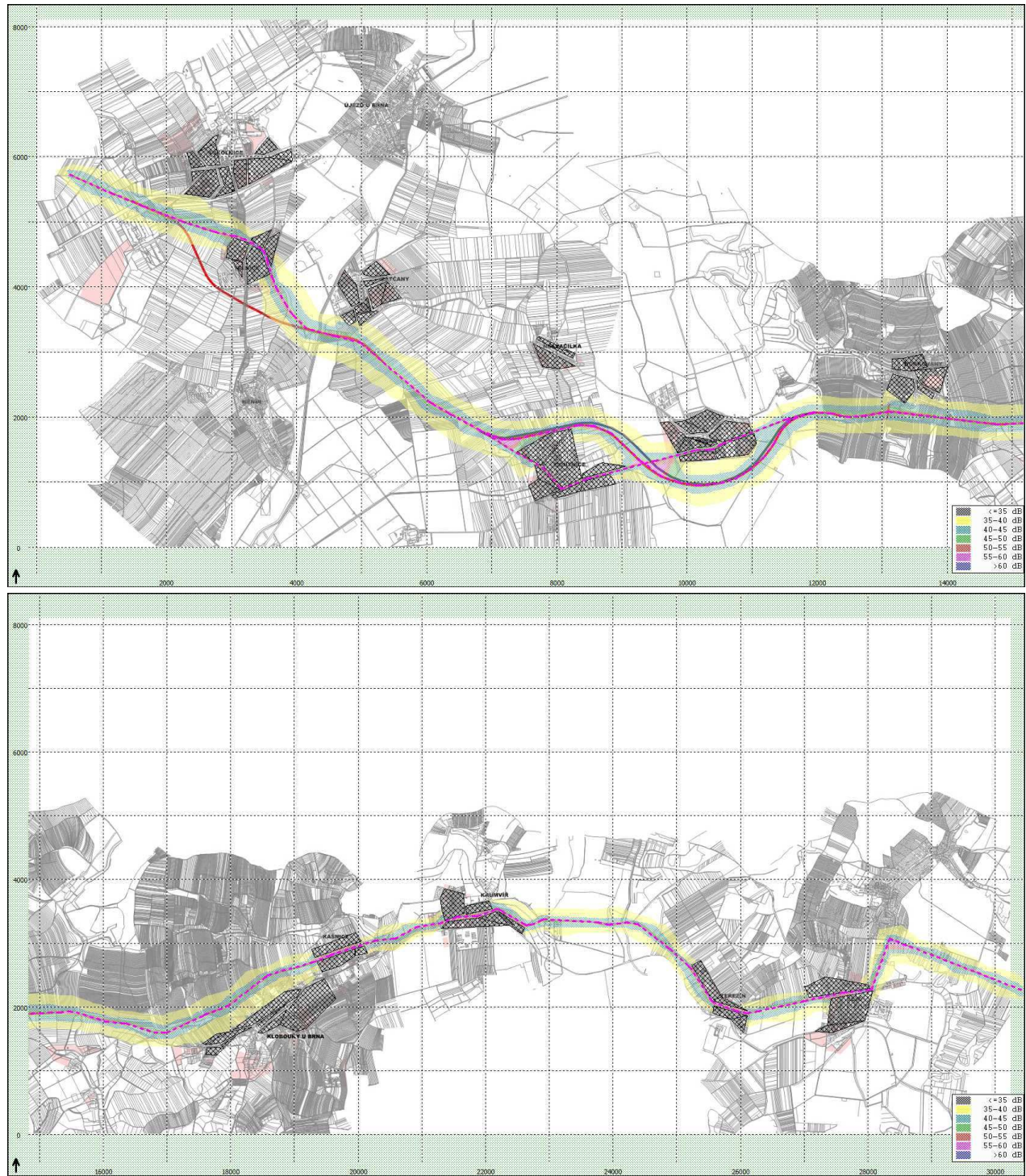
Z absolutních hodnot hlukových zátěží je možno usuzovat vliv záměru na hlukovou situaci v území.

Výsledky výpočtu hluku z dopravy pro dobu denní a pro dobu noční na pozemních komunikacích pro výhledový stav v roce 2030 jsou uvedeny na obrázku 6 a 7¹.

¹ Protokoly z výpočtu jsou archivovány u zpracovatele hlukové studie



Obr. 6 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav DEN-varianta A - znázornění pásme izofon - výška izofon nad terénem je 5 m



Obr. 7 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav NOC – varianta A - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m

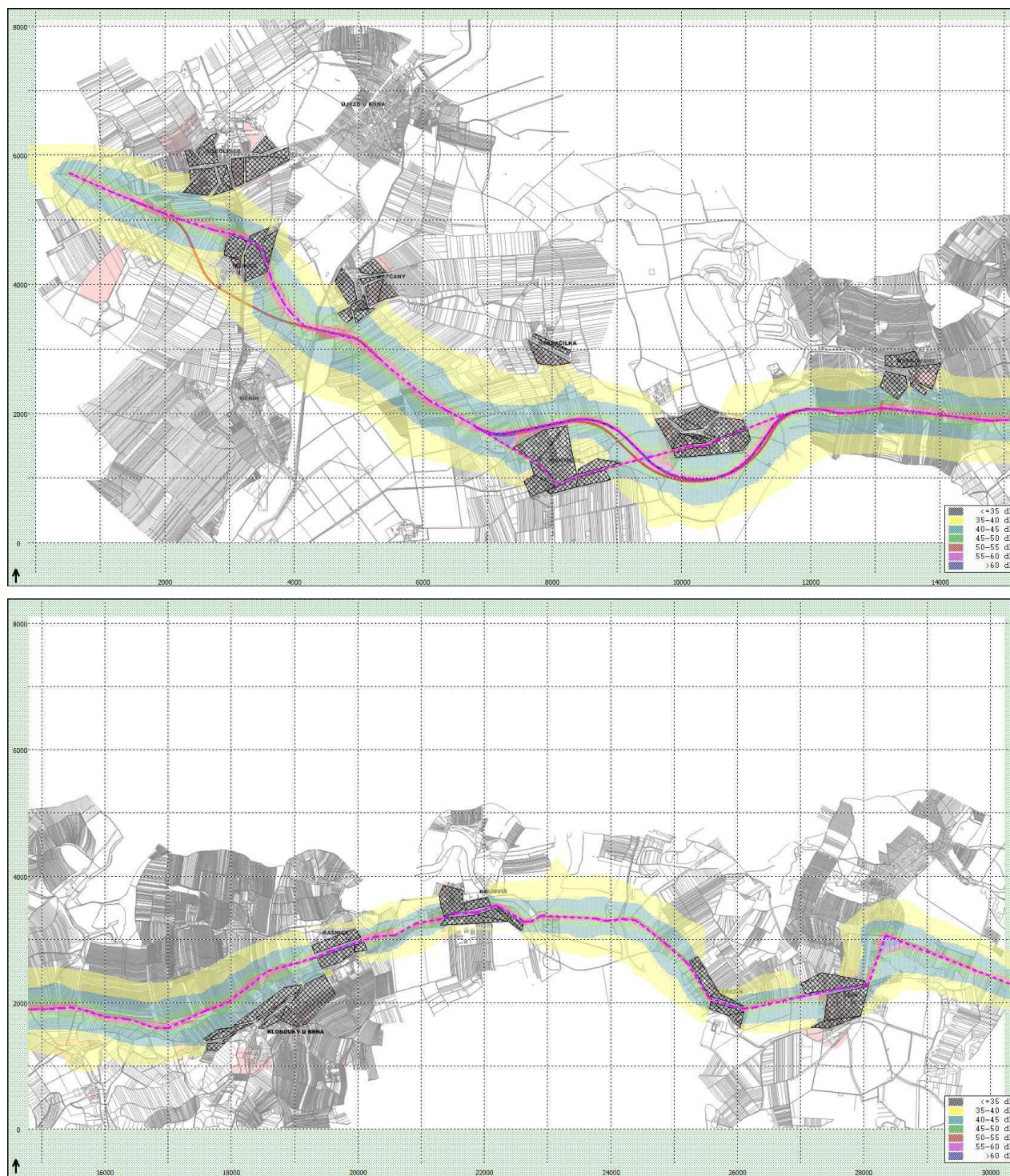
3.3 Model 2 – Budoucí stav – varianta B

Tento model charakterizuje stav komunikací v roce 2030 včetně navrhovaného řešení obchvatu. Konkrétně pro variantu B.

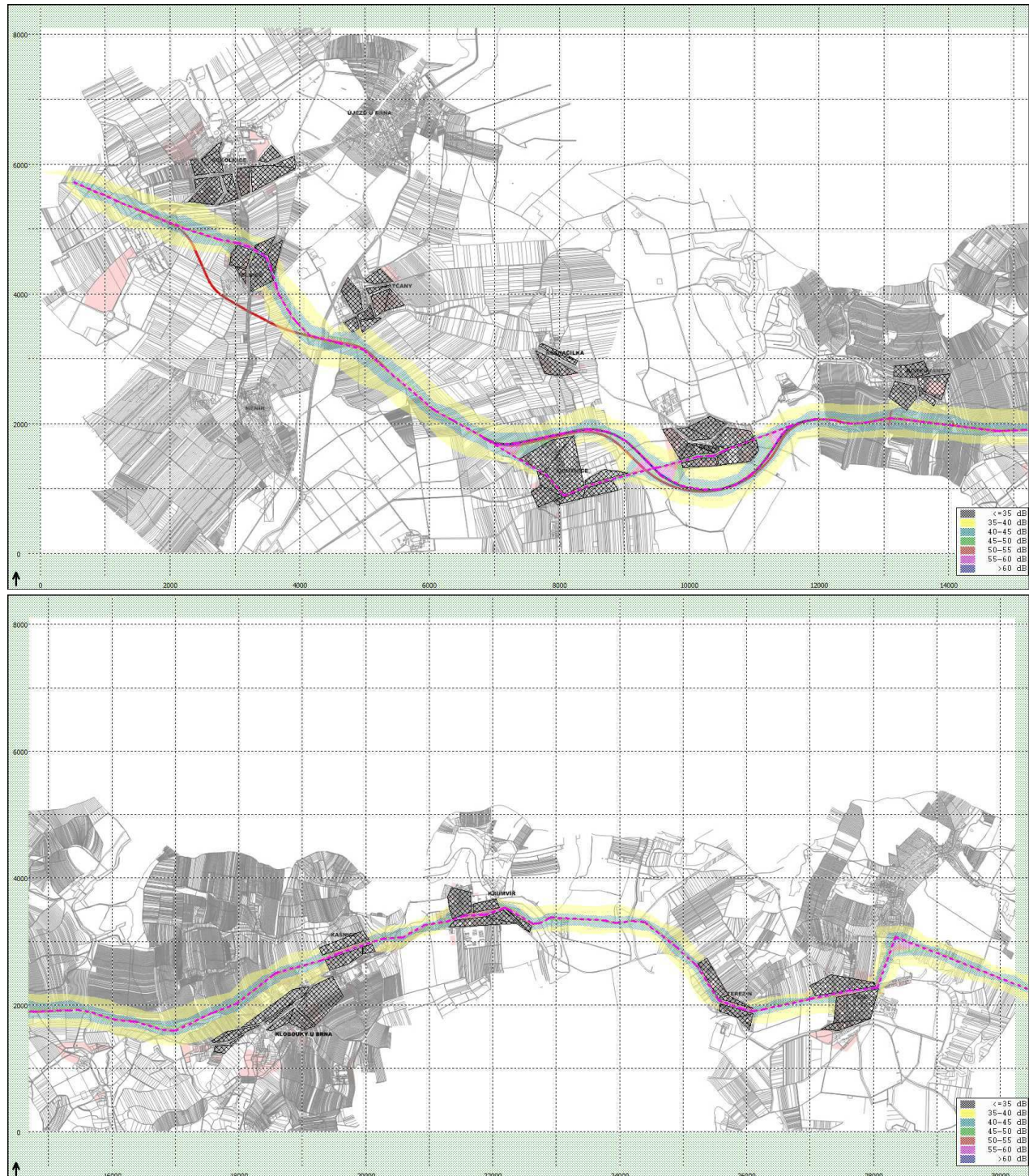
Z absolutních hodnot hlukových zátěží je možno usuzovat vliv záměru na hlukovou situaci v území.

Výsledky výpočtu hluku z dopravy pro dobu denní a pro dobu noční na pozemních komunikacích pro výhledový stav v roce 2030 jsou uvedeny na obrázku 8 a 9¹.

¹ Protokoly z výpočtu jsou archivovány u zpracovatele hlukové studie



Obr. 8 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav DEN-varianta B - znázornění pásme izofon - výška izofon nad terénem je 5 m



Obr. 9 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav NOC – varianta B - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m

V roce 2030 dojde, dle podkladů v kapitole 2.2.1 vlivem přirozeného nárůstu intenzit dopravy na posuzované komunikaci II/380 k nárůstům ekvivalentní hladiny akustického tlaku v rozmezí od 2-4 dB.

Toto navýšení bude dáno zejména zvyšujícími se intenzitami dopravy na posuzované komunikaci II/380.

V obcích, ze kterých bude díky obchvatu doprava odkloněna (Moutnice a Těšany) dojde naopak k velmi výraznému snížení ekvivalentní hladiny hluku. Toto snížení lze kvantifikovat hodnotou až 6 dB.

Co se týká vybudování obchvatu, tak limitní hodnota pro dobu denní pro hluk z hlavních pozemních komunikací ($L_{Aeq}=60\text{dB}$) bude v místě obchvatu plněna ve vzdálenosti cca 20m od osy nejbližšího jízdního pruhu komunikace.

Limitní hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro dobu noční pro hluk z hlavních pozemních komunikací ($L_{Aeq}=50\text{dB}$) v místě vybudovaného obchvatu bude plněna ve vzdálenosti cca 35m od osy nejbližšího jízdního pruhu komunikace.

V obou případech se jedná o hodnotu šíření hluku na volné ploše.

Vzdálenost nejbližší obytné zástavby obce Moutnice od trasy plánovaného obchvatu je cca 250m a vzdálenost nejbližší obytné zástavby obce Těšany od trasy plánovaného obchvatu je cca 230m, tudíž plánované trasy z hlukového hlediska nepovažujeme za rizikové nebo za zdroje hluku, které by v budoucnu mohly svým provozem způsobovat překračování stanovených hygienických limitů pro hluk z hlavních pozemních komunikací.

Při srovnání varianty A a B neshledáváme v hlukové problematice žádné významné rozdíly mezi jednotlivými variantními řešeními.

4 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Silnice II/380 tvoří dopravní páteř území východně od D2 a je potenciálním základem rozvojové osy Brno – Klobouky – Hodonín.

Prověřovaný koridor pro úpravy trasy silnice II/380 se dotýká správního obvodu 14 obcí: Sokolnice, Telnice, Újezd u Brna, Žatčany, Moutnice, Těšany, Měnin, Borkovany, Klobouky u Brna, Kašnice, Krumvíř, Terezín, Čejč, Hovorany. Průjezdny úsek silnice souvisle zastavěným územím je v 7 obcích: Telnici, Moutnicích, Těšanech, Kašnici, Krumvíři, Terezíně a v Čejči.

Za stávajícího stavu se hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku pohybují v nezastavěných oblastech v době denní okolo 60 dB. V zastavěných oblastech obcí se hodnoty pro dobu noční podél komunikace II/380 pohybují okolo 65 dB. V době noční se hodnota ekvivalentní hladiny hluku v nezastavěných oblastech pohybuje okolo 55 dB a v obcích podél komunikace II/380 je tato hodnota okolo 60dB.

Lze předpokládat, že mimo obce je plněn hygienický limit pro hluk z hlavních pozemních komunikací a v obcích je plněn limit s korekcí na starou hlukovou zátěž.

V roce 2030 dojde vlivem přirozeného nárůstu intenzit dopravy na posuzované komunikaci II/380 k předpokládaným nárůstům ekvivalentní hladiny akustického tlaku v rozmezí od 2-4 dB.

V obcích, ze kterých bude díky obchvatu doprava odkloněna (Moutnice a Těšany) dojde naopak k velmi výraznému snížení ekvivalentní hladiny hluku.

Co se týká vybudování obchvatu, tak limitní hodnota pro dobu denní pro hluk z hlavních pozemních komunikací bude v místě obchvatu plněna ve vzdálenosti cca 20m od osy nejbližšího jízdního pruhu komunikace.

Limitní hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro dobu noční pro hluk z hlavních pozemních komunikací v místě vybudovaného obchvatu bude plněna ve vzdálenosti cca 35m od osy nejbližšího jízdního pruhu komunikace.

Vzdálenost nejbližší obytné zástavby obce Moutnice od trasy plánovaného obchvatu je cca 250m a vzdálenost nejbližší obytné zástavby obce Těšany od trasy plánovaného obchvatu je cca 230m, tudíž plánované trasy z hlukového hlediska nepovažujeme za rizikové nebo za zdroje hluku, které by v budoucnu mohly svým provozem způsobovat překračování stanovených hygienických limitů pro hluk z hlavních pozemních komunikací.

Při srovnání varianty A a B neshledáváme v hlukové problematice žádné významné rozdíly mezi jednotlivými variantními řešeními.

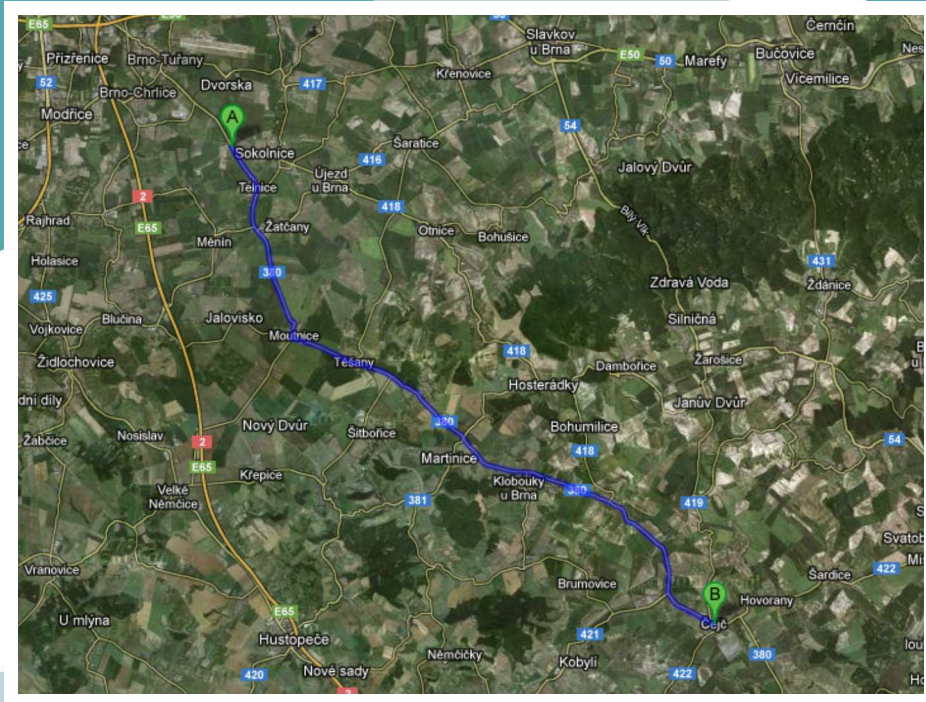
5 POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ

Zákon č. 258/2000, o ochraně veřejného zdraví

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

Internetové zdroje

Mapy.cz – Dostupný z: <<http://www.mapy.cz>>.



SILNICE II/380 SOKOLNICE – ČEJČ

HLUKOVÁ STUDIE

Zpracováno podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.

Listopad 2012

ZÁZNAM O VYDÁNÍ DOKUMENTU

Název dokumentu	Silnice II/380 Sokolnice – Čejč Aktualizovaná hluková studie
Číslo dokumentu	C1192-12-0/Z03
Objednatel	Urbanismus, architektura, design Studio, spol. s r.o., Mošnova 3, 615 00 Brno
Účel vydání	Finální dokument
Stupeň utajení	Bez omezení

Vydání	Popis	Zpracoval/a	Kontroloval/a	Schválil/a	Datum
01	Finální dokument	Z. Flegrová	J. Nezvalová	P. Vymazal	9. 11. 2012

Nahrazuje-li tento dokument předchozí vydání, pak toto musí být zničeno nebo výrazně označeno NAHRAZENO.

Rozdělovník	Nedistribučováno samostatně - příloha dokumentu C1192-12-0/Z01	
	1 výtisk	archiv AMEC, s.r.o.
	1 elektronická kopie	elektronický archiv AMEC, s.r.o.

© AMEC s.r.o., 2012

Všechna práva vyhrazena. Žádná z částí tohoto dokumentu nebo jakékoliv informace z tohoto dokumentu nesmí být nad rámec smluvního určení vyzrazeny, zveřejněny, reprodukovány, kopírovány, překládány, převáděny do jakékoliv elektronické formy nebo strojově zpracovávány bez písemného souhlasu odpovědného zástupce zpracovatele, firmy AMEC s.r.o.

ÚDAJE O AUTORECH

Autor/ka:

RNDr. Zuzana Flegrová, Ph.D.

AMEC, s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno
tel: 725 607 969
email: flegrova@amec.cz

Datum zpracování: 9. 11. 2012

Dokument je zpracován textovým editorem MS Word, registrovaným u společnosti Microsoft.

Výpočet je zpracován programem HLUK+, registrovaným u společnosti JpSoft.

Grafické přílohy jsou zpracovány grafickým editorem CorelDRAW, registrovaným u společnosti Corel Corporation.

OBSAH

ZÁZNAM O VYDÁNÍ DOKUMENTU	2
ÚDAJE O AUTORECH	3
OBSAH	4
SEZNAM TABULEK.....	4
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	4
1 ZADÁNÍ A CÍL STUDIE	5
2 VSTUPNÍ ÚDAJE	6
2.1 Popis dotčeného území a záměru	6
2.1.1 Všeobecné údaje	6
2.2 Zdroje hluku.....	7
2.2.1 Silniční doprava.....	7
2.3 Použitá metodika	10
2.3.1 Parametry výpočtu	10
2.4 Hygienické limity.....	10
3 HLUK Z DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	12
3.1 Model 1 – Stávající stav.....	12
3.2 Model 2 – Budoucí stav – varianta A.....	15
3.3 Model 2 – Budoucí stav – varianta B.....	18
4 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ	22
5 POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ	23

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Pravidla použití korekce pro chráněný venkovní prostor	11
---	----

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Schéma umístění záměru v dotčeném území.....	7
Obr. 2 Vstupní hodnoty intenzit dopravy pro výpočtové modely	8
Obr. 3 Navrhované řešení vedení obchvatu Moutnice-Těšany.....	9
Obr. 4 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – stávající stav DEN - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m.....	13
Obr. 5 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – stávající stav NOC- znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m.....	14
Obr. 6 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav DEN- varianta A - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m	16
Obr. 7 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav NOC – varianta A - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m.....	17
Obr. 8 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav DEN- varianta B - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m	19
Obr. 9 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav NOC – varianta B - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m.....	20

1 ZADÁNÍ A CÍL STUDIE

Předkládaná studie je vypracována na základě objednávky společnosti Urbanismus, architektura, design Studio, spol. s r.o., pro posouzení hluku ze záměru:

Silnice II/380 Sokolnice - Čejč

Předmětem a cílem této studie je posouzení vlivu záměru na hlukovou situaci v území. To jmenovitě znamená:

- dokladovat údaje o nejbližším (resp. nejvíce dotčeném) chráněném venkovním prostoru ev. prostorech
- vyhodnotit vliv hluku dopravy související s provozem záměru
- vytipovat případná riziková místa, kde by mohlo docházet k překračování stanovených hygienických limitů

Tato hluková studie je vypracovaná ve 3 následujících modelových variantách:

- 1) **MODEL 1 – stávající stav – rok 2012**
- 2) **MODEL 2 - Výhledový stav - rok 2030- varianta A**
- 3) **MODEL 2 - Výhledový stav - rok 2030- varianta B**

2 VSTUPNÍ ÚDAJE

2.1 Popis dotčeného území a záměru

2.1.1 Všeobecné údaje

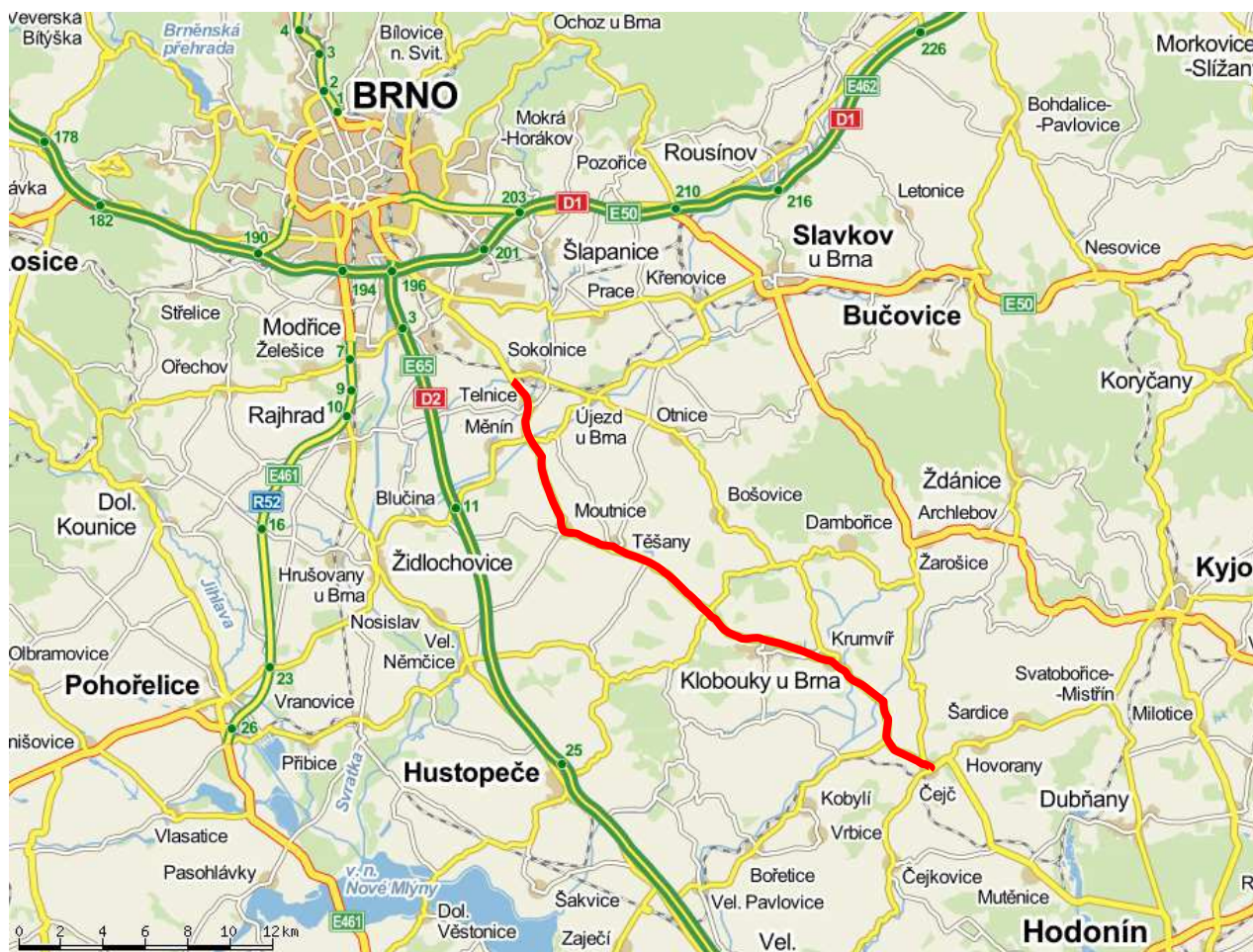
Silnice II/380 tvoří dopravní páteř území východně od D2 a je potenciálním základem rozvojové osy Brno – Klobouky – Hodonín.

Prověřovaný koridor pro úpravy trasy silnice II/380 se dotýká správního obvodu 14 obcí: Sokolnice, Telnice, Újezd u Brna, Žatčany, Moutnice, Těšany, Měnín, Borkovany, Klobouky u Brna, Kašnice, Krumvíř, Terezín, Čejč, Hovorany. Průjezdny úsek silnice souvisle zastavěným územím je v 7 obcích: Telnici, Moutnicích, Těšanech, Kašnici, Krumvíři, Terezíně a v Čejči.

Délka koridoru je cca 41 km.

Nejbližší hlukově chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor se nachází v bezprostřední blízkosti stávající komunikace II/380. Jedná se ve většině případů o zástavbu rodinných domů dotčených obcí, uvedených výše.

Umístění záměru je patrné z obrázku 1.



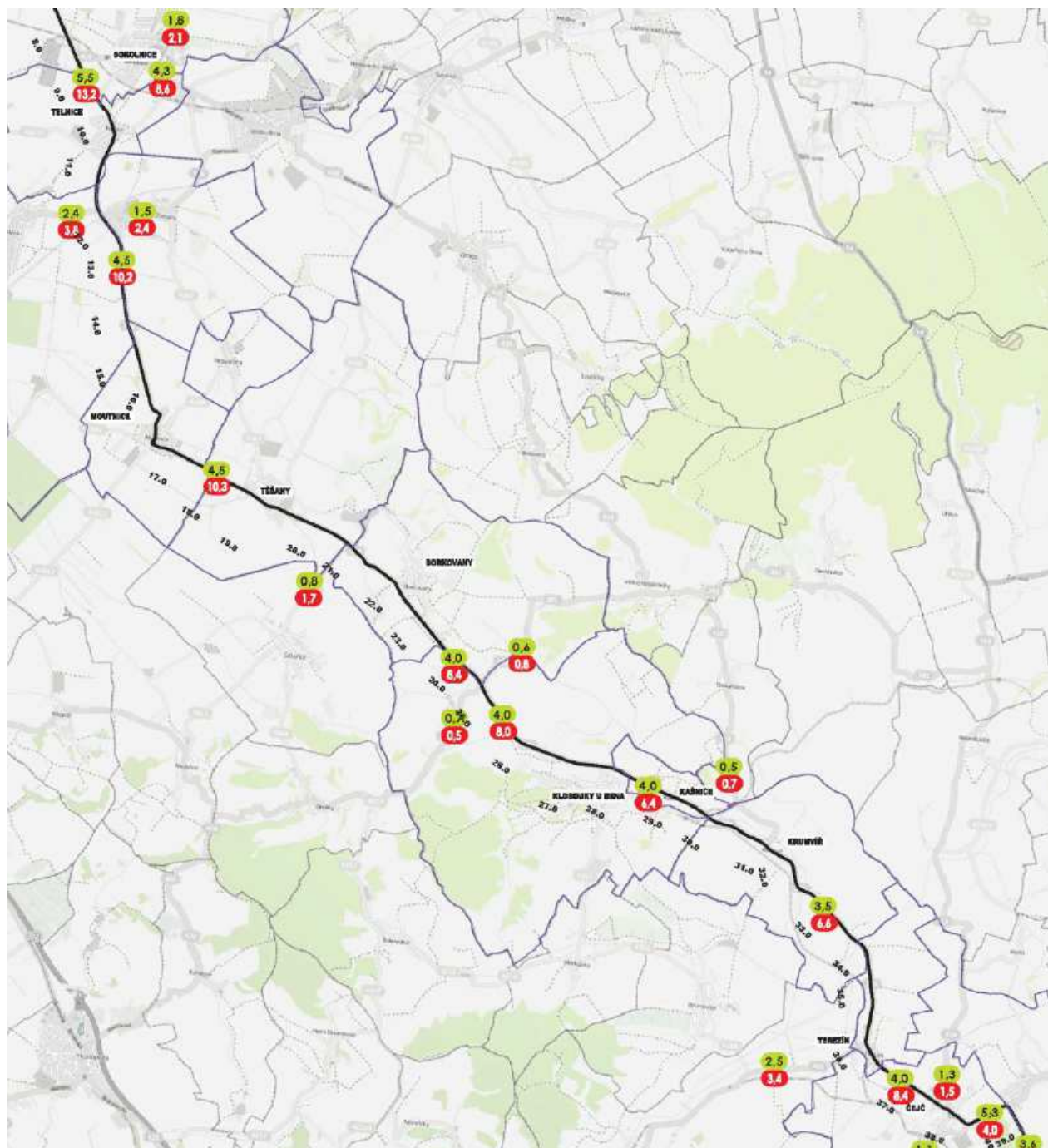
Obr. 1 Schéma umístění záměru v dotčeném území

2.2 Zdroje hluku

2.2.1 Silniční doprava

Hodnocený záměr zahrnuje pouze automobilovou dopravu vedenou po nové trase silnice. Pro srovnání příspěvků budoucího stavu se stávajícím stavem byl modelově hodnocen stávající stav a stav po realizaci záměru, přičemž výpočtovým rokem byl rok 2030.

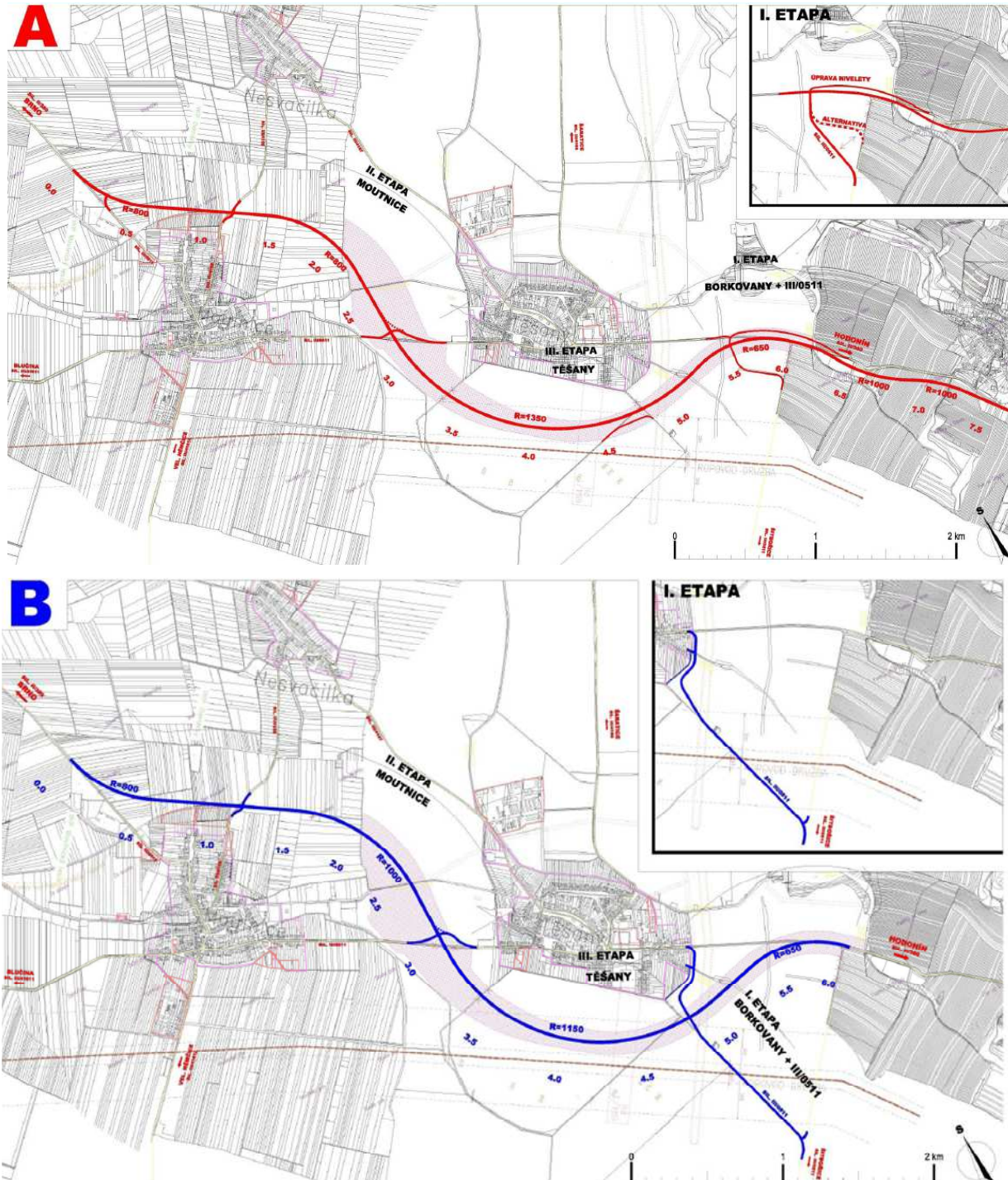
Je nutné poznamenat, že samotný záměr nevyvolává změnu intenzity dopravy na dotčených komunikacích. Použité hodnoty pro výpočtový rok 2030 jsou dány pouze předpokládanou změnou intenzit dopravy na pozemních komunikacích. Intenzity ve sledovaném koridoru byly pro stávající stav převzaty ze sčítání intenzit dopravy v roce 2010 (ŘSD ČR) a pro výhledový rok 2030 byly získány z modelu silniční dopravy pro výhledovou síť Jihomoravského kraje (jsou uvedeny hodnoty tzv. Optimální varianty dopravní sítě dle modelu silniční dopravy pro výhledovou síť JMK III. Etapa – HBH Projekt spol. s r.o. 03/2009 – Obr. 2)



Obr. 2 Vstupní hodnoty intenzit dopravy pro výpočtové modely

Na základě uvedených údajů lze vyvodit následující závěr. Úsek Telnice – Čejč je velmi rovnoměrně dopravně zatížen a intenzity dosahují hodnot předpokládající silnice II. třídy s řešením lokálních problémů na trase. Naopak úsek (Žatčany - Telnice – Sokolnice) - Brno je zcela odlišný. Jednak se v této oblasti spojuje více spádových komunikací (II/418, II/416) s centrálním vztahem k městu Brnu a jednak je zde patrný silný vliv suburbanizace. Rovněž zvyšování intenzit dopravy lze očekávat rychlejší než v části za Telnici směrem na Hodonín. Zde výhledové intenzity řešení směřují k hledání radikálnějšího dopravního řešení, a to mimo stávající dopravní stopy přes zastavěná území. Původní koncepce sil. I/51 směřovala dopravní zátěž z těchto tří dopravních stop (dnes sil. II. třídy 416, 418 a 380) přes původní státní silnici na dálnici D2 – MÚK Blučina a dále do Brna s podstatným úbytkem v současném radiálním směru. Dnešní koncepce naopak preferuje radiální směr tahu Hodonín – Brno (původní I/51 dnešní II/380).

Trasování komunikace u posuzovaného koridoru je ve výpočtu téměř totožné se stávajícím stavem s výjimkou zásadní změny spočívající v řešení obchvatu Moutnice – Těšany, který je navržen ve dvou variantách (viz **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**). V ostatních úsecích se předpokládá rekonstrukce stávajícího povrchu, úpravy křižovatek, výškového vedení apod., které nezpůsobují z emisního hlediska žádnou významnou změnu. Problémové území okolo Telnice, Sokolnic, Žatčan a Újezdu nebyla v této fázi hodnocen (bude řešeno samostatnou dokumentací), přičemž vedení dopravy ve studii zůstává ve výpočtu zachováno stávající.



Obr. 3 Navrhované řešení vedení obchvatu Moutnice-Těšany

2.3 Použitá metodika

Výpočet dopravního hluku je proveden ve smyslu Metodických pokynů pro výpočet hladin hluku z dopravy (RNDr. Miloš Liberko, VÚVA Praha, pracoviště Brno, I. vydání 1991), novela 1996 (Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy, Ing. Jan Kozák, CSc., RNDr. Miloš Liberko, publikováno v příloze Zpravodaje Ministerstva životního prostředí č. 3/1996), novela 2004 (Novela metodiky výpočtu hluku silniční dopravy, RNDr. Miloš Liberko, publikováno v časopisu Ministerstva životního prostředí Planeta č. 2/2005).

Výpočetní postup je aplikován v programu HLUK+ verze 9.15b profi9, nejistota metodiky se pohybuje v pásmu ± 2 dB.

2.3.1 Parametry výpočtu

Model 1

Povrch vozovek – starý živičný povrch

Výpočtová rychlost – 45 km/h v obcích, mimo obce 75km/h.

Komunikace intravilánu a extravilánu, třída komunikace dle ŘSD ČR

sklon vozovky 0 %

Model 2 a 3

Povrch nových/rekonstruovaných vozovek – živičný povrch – cca 2 dB útlum oproti starému živičnému povrchu

Výpočtová rychlost – 45 km/h v obcích, mimo obce 75km/h.

Komunikace intravilánu a extravilánu, třída komunikace dle ŘSD ČR

sklon vozovky 0 %

2.4 Hygienické limity

Pro hodnocení hlukové situace v území jsou využity charakteristiky hluku v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb.

Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru jsou dány nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, takto:

Hodnoty hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku tvořeného impulsy ve venkovním prostoru vznikajícími při střelbě z těžkých zbraní, při explozích výbušnin s hmotností nad 25 g ekvivalentní hmotnosti trinitrotoluenu a při sonickém třesku, 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 drahách, 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 ($L_{Aeq,8h}$).

Hygienický limit v ekvivalentní hladině 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 nařízení vlády. 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 drahách, a hluku s výrazně informačním charakterem se přičte další korekce -5dB.

Tab. 1 Pravidla použití korekce pro chráněný venkovní prostor

Způsob využití území	Korekce dB			
	1)	2)	3)	4)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lánzí	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lánzí	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 vlakové 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 dráhách v ochranném pásmu dráhy.

4) Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích s výjimkou účelových komunikací a dráhách uvedených v bodu 2) a 3). Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, provádění údržbě a rekonstrukci železničních drah nebo rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace, nebo dráhy, při kterém nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb nebo v chráněném venkovním prostoru, a pro krátkodobé objízdné 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.

S ohledem na uvedené požadavky lze stanovit nejvyšší přípustné hodnoty hluku ve venkovním prostoru následovně:

Pro hluk z dopravy na veřejné pozemní komunikaci je použita korekce +5 dB, pro hluk na hlavních komunikacích je použita korekce +10dB a pro starou hlukovou zátěž je použita korekce +20 dB (viz výše) a nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku pro chráněný venkovní prostor je tak uvažována hodnotou:

$$L_{Aeq,T} = 60/50 \text{ dB denní/noční doba ...hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích}$$

$$L_{Aeq,T} = 70/60 \text{ dB denní/noční doba ...hluk z dopravy na pozemních komunikacích – korekce na starou hlukovou zátěž}$$

3 HLUK Z DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

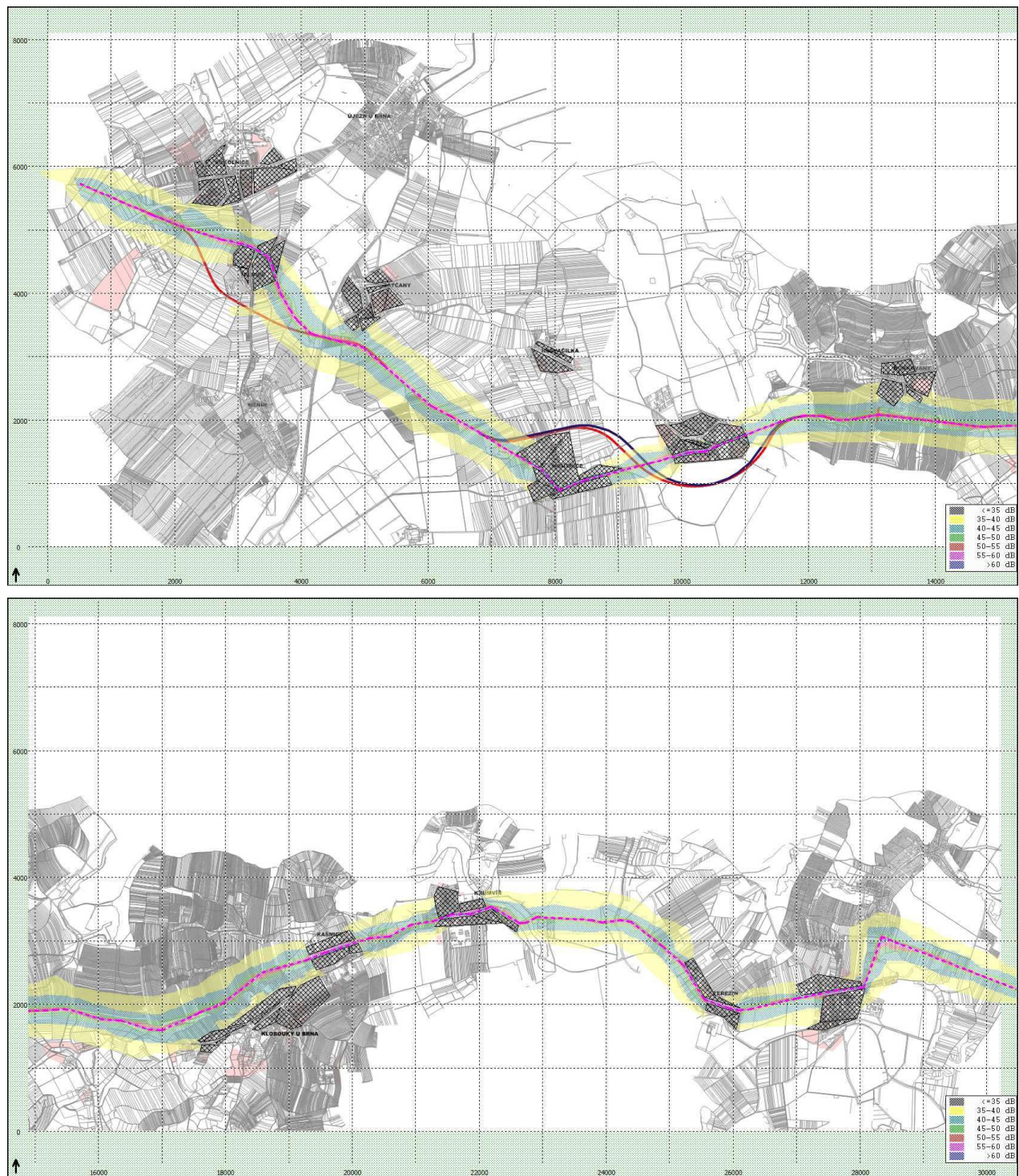
3.1 Model 1 – Stávající stav

Tento model charakterizuje stav komunikací v roce 2012 včetně stávajících těles komunikací a intenzit dopravy

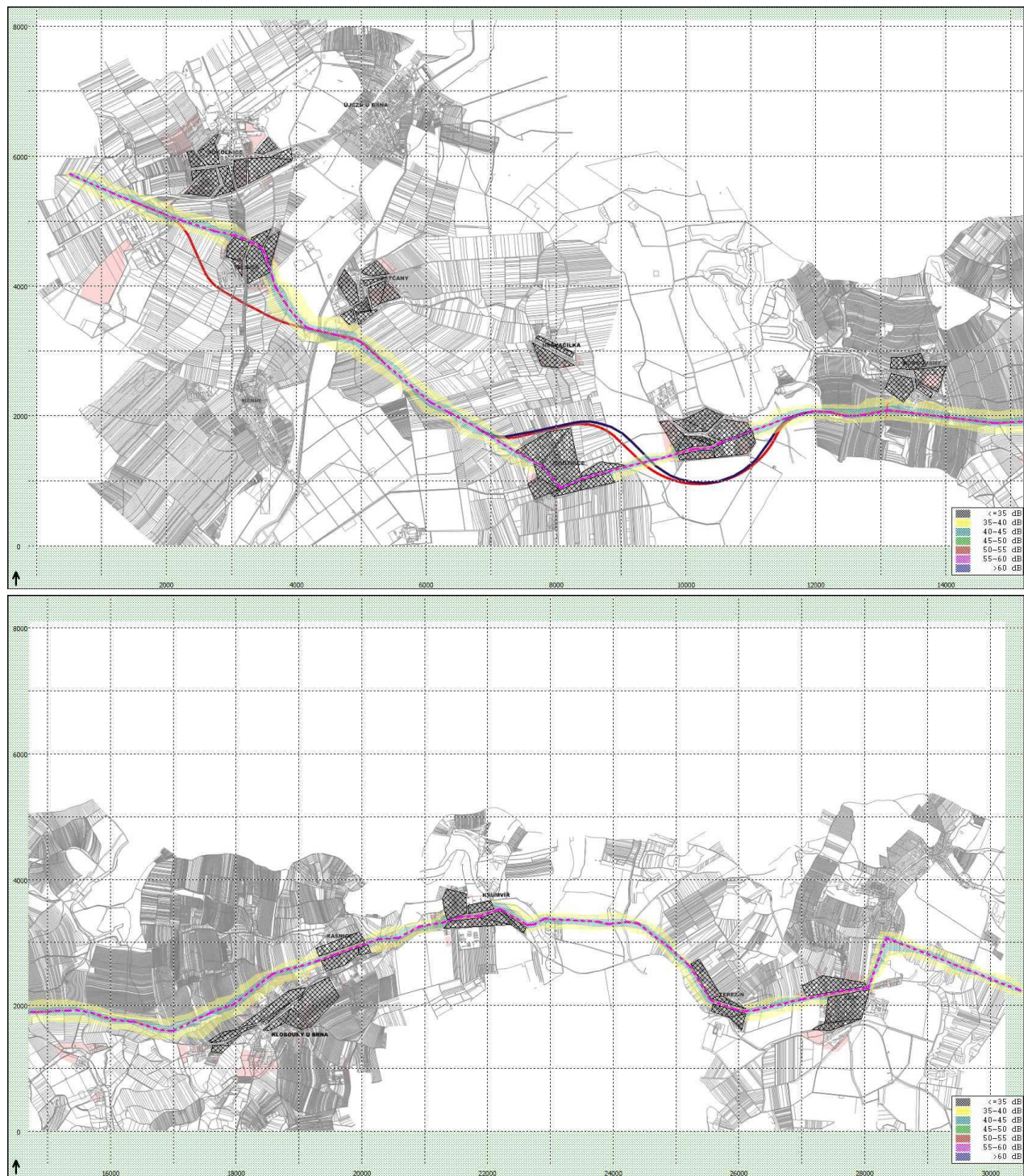
Z absolutních hodnot hlukových zátěží je možno usuzovat vliv záměru na hlukovou situaci v území.

Výsledky výpočtu hluku z dopravy pro dobu denní a pro dobu noční na pozemních komunikacích pro stávající stav v roce 2012 jsou uvedeny na obrázku 4 a 5¹.

¹ Protokoly z výpočtu jsou archivovány u zpracovatele hlukové studie



Obr. 4 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – stávající stav DEN - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m



**Obr. 5 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – stávající stav NOC-
znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m**

Za stávajícího stavu se hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku pohybují v nezastavěných oblastech v době denní okolo 60 dB. V zastavěných oblastech obcí se hodnoty pro dobu noční podél komunikace II/380 pohybují okolo 65 dB. V době noční se hodnota ekvivalentní hladiny hluku v nezastavěných oblastech pohybuje okolo 55 dB a v obcích podél komunikace II/380 je tato hodnota okolo 60dB. Vyšší hodnoty v obcích jsou dány intravilánem obce a vznikajícími odrazy od budov domů.

Hodnoty jsou udávány 7,5m od osy bližšího jízdního pruhu komunikace.

Lze předpokládat, že mimo obce je plněn hygienický limit pro hluk z hlavních pozemních komunikací ($L_{aeq}=60/50$ den/noc) a v obcích je plněn limit s korekcí na starou hlukovou zátěž ($L_{aeq}=70/60$ den/noc), kterou lze v těchto případech jednoznačně uplatnit.

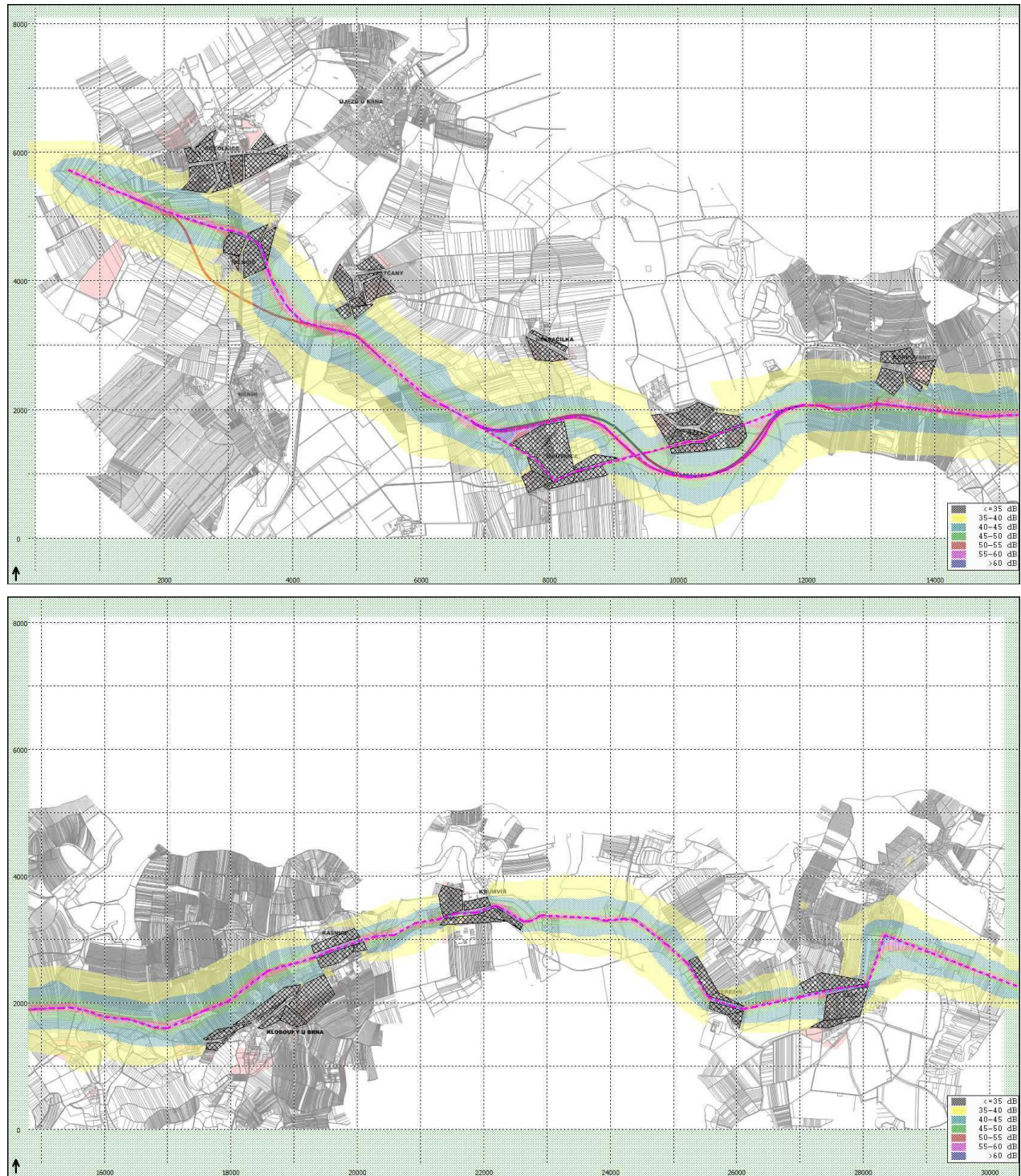
3.2 Model 2 – Budoucí stav – varianta A

Tento model charakterizuje stav komunikací v roce 2030 včetně navrhovaného řešení obchvatu. Konkrétně pro variantu A.

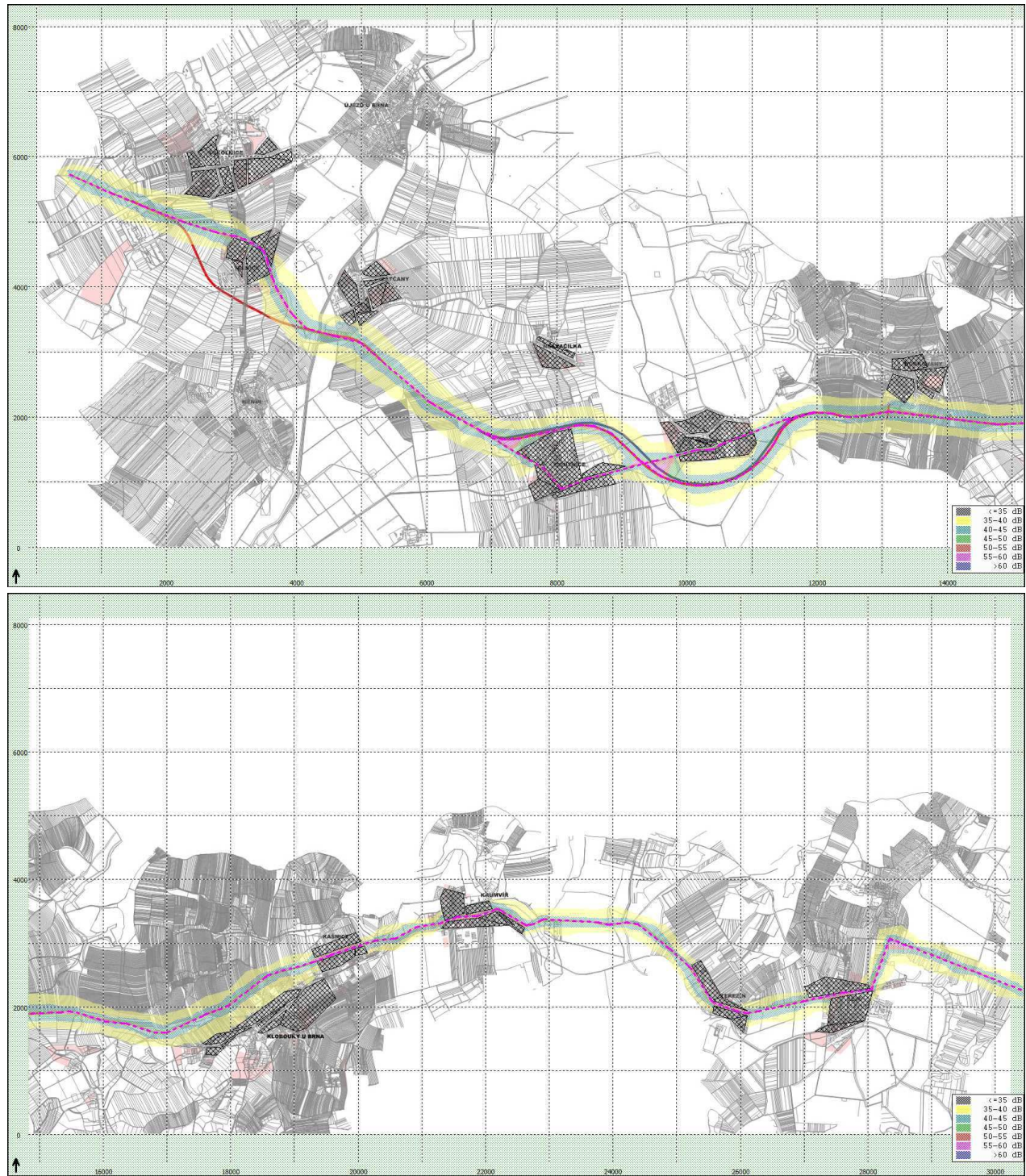
Z absolutních hodnot hlukových zátěží je možno usuzovat vliv záměru na hlukovou situaci v území.

Výsledky výpočtu hluku z dopravy pro dobu denní a pro dobu noční na pozemních komunikacích pro výhledový stav v roce 2030 jsou uvedeny na obrázku 6 a 7¹.

¹ Protokoly z výpočtu jsou archivovány u zpracovatele hlukové studie



Obr. 6 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav DEN-varianta A - znázornění pásme izofon - výška izofon nad terénem je 5 m



Obr. 7 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav NOC – varianta A - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m

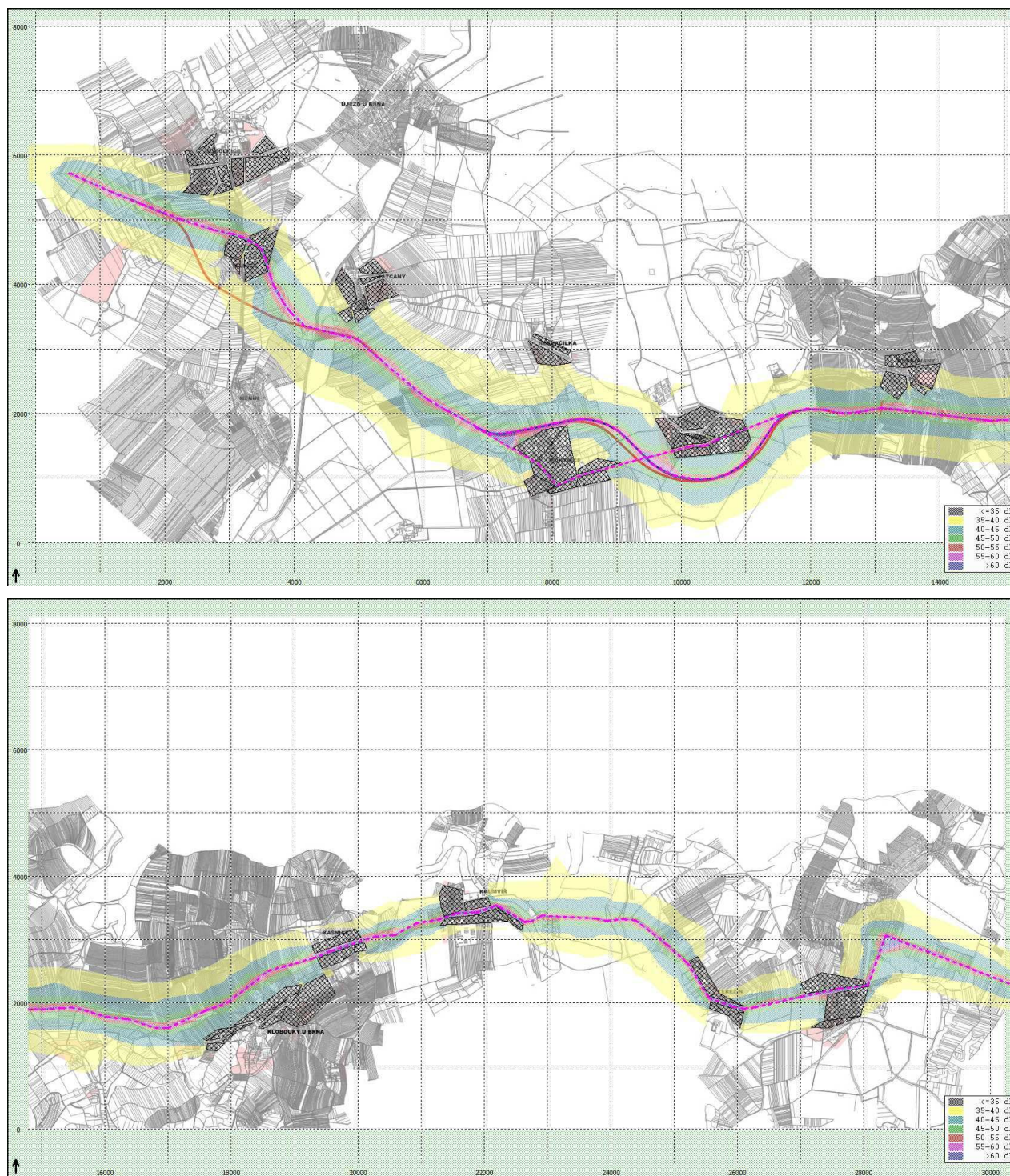
3.3 Model 2 – Budoucí stav – varianta B

Tento model charakterizuje stav komunikací v roce 2030 včetně navrhovaného řešení obchvatu. Konkrétně pro variantu B.

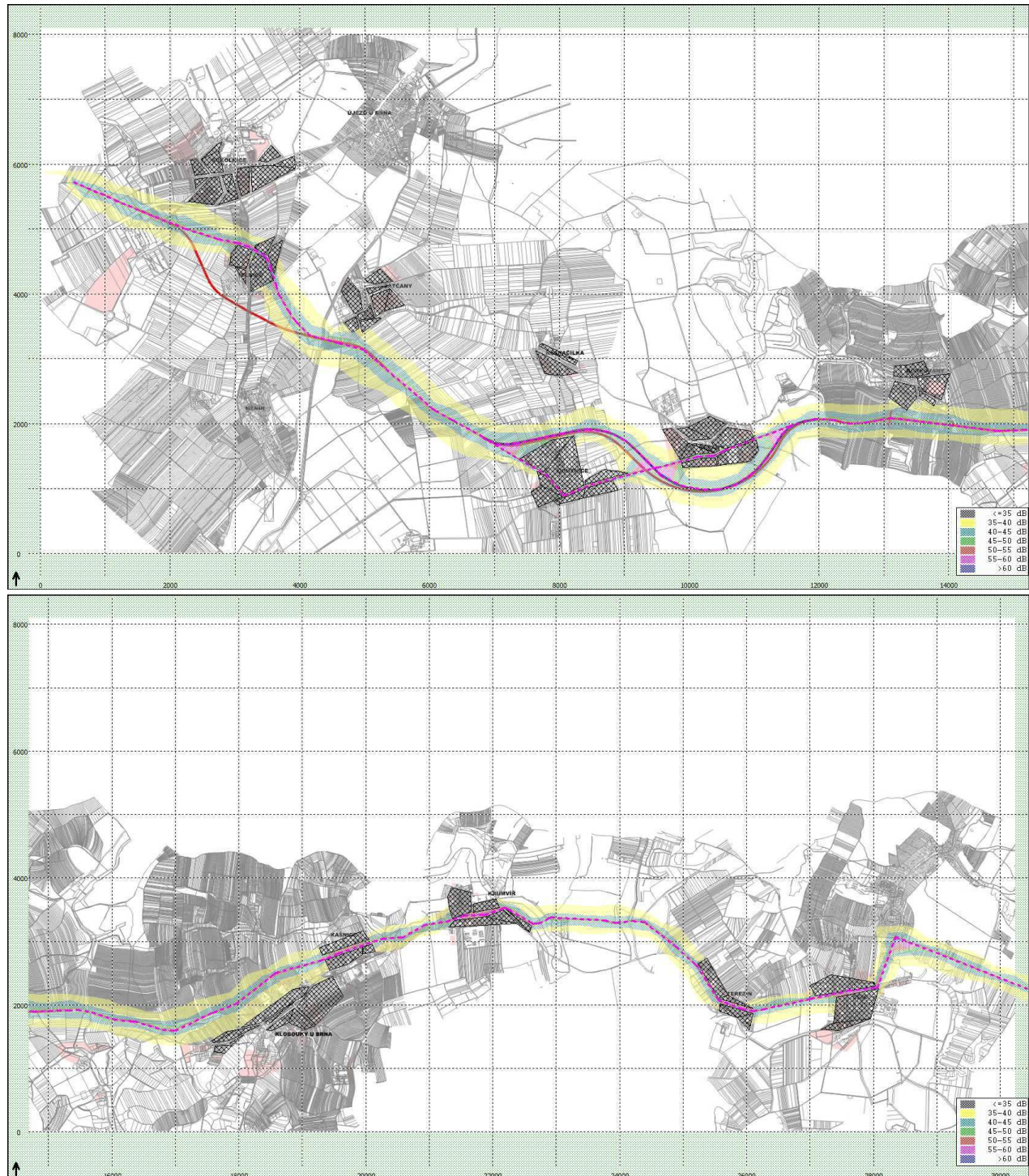
Z absolutních hodnot hlukových zátěží je možno usuzovat vliv záměru na hlukovou situaci v území.

Výsledky výpočtu hluku z dopravy pro dobu denní a pro dobu noční na pozemních komunikacích pro výhledový stav v roce 2030 jsou uvedeny na obrázku 8 a 9¹.

¹ Protokoly z výpočtu jsou archivovány u zpracovatele hlukové studie



Obr. 8 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav DEN-varianta B - znázornění pásen izofon - výška izofon nad terénem je 5 m



Obr. 9 Grafické znázornění výpočtového modelu - hluk z pozemních komunikací – výhledový stav NOC – varianta B - znázornění pásem izofon - výška izofon nad terénem je 5 m

V roce 2030 dojde, dle podkladů v kapitole 2.2.1 vlivem přirozeného nárůstu intenzit dopravy na posuzované komunikaci II/380 k nárůstům ekvivalentní hladiny akustického tlaku v rozmezí od 2-4 dB.

Toto navýšení bude dáno zejména zvyšujícími se intenzitami dopravy na posuzované komunikaci II/380.

V obcích, ze kterých bude díky obchvatu doprava odkloněna (Moutnice a Těšany) dojde naopak k velmi výraznému snížení ekvivalentní hladiny hluku. Toto snížení lze kvantifikovat hodnotou až 6 dB.

Co se týká vybudování obchvatu, tak limitní hodnota pro dobu denní pro hluk z hlavních pozemních komunikací ($L_{aeq}=60\text{dB}$) bude v místě obchvatu plněna ve vzdálenosti cca 20m od osy nejbližšího jízdního pruhu komunikace.

Limitní hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro dobu noční pro hluk z hlavních pozemních komunikací ($L_{Aeq}=50\text{dB}$) v místě vybudovaného obchvatu bude plněna ve vzdálenosti cca 35m od osy nejbližšího jízdního pruhu komunikace.

V obou případech se jedná o hodnotu šíření hluku na volné ploše.

Vzdálenost nejbližší obytné zástavby obce Moutnice od trasy plánovaného obchvatu je cca 250m a vzdálenost nejbližší obytné zástavby obce Těšany od trasy plánovaného obchvatu je cca 230m, tudíž plánované trasy z hlukového hlediska nepovažujeme za rizikové nebo za zdroje hluku, které by v budoucnu mohly svým provozem způsobovat překračování stanovených hygienických limitů pro hluk z hlavních pozemních komunikací.

Při srovnání varianty A a B neshledáváme v hlukové problematice žádné významné rozdíly mezi jednotlivými variantními řešeními.

4 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Silnice II/380 tvoří dopravní páteř území východně od D2 a je potenciálním základem rozvojové osy Brno – Klobouky – Hodonín.

Prověřovaný koridor pro úpravy trasy silnice II/380 se dotýká správního obvodu 14 obcí: Sokolnice, Telnice, Újezd u Brna, Žatčany, Moutnice, Těšany, Měnin, Borkovany, Klobouky u Brna, Kašnice, Krumvíř, Terezín, Čejč, Hovorany. Průjezdny úsek silnice souvisle zastavěným územím je v 7 obcích: Telnici, Moutnicích, Těšanech, Kašnici, Krumvíři, Terezíně a v Čejči.

Za stávajícího stavu se hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku pohybují v nezastavěných oblastech v době denní okolo 60 dB. V zastavěných oblastech obcí se hodnoty pro dobu noční podél komunikace II/380 pohybují okolo 65 dB. V době noční se hodnota ekvivalentní hladiny hluku v nezastavěných oblastech pohybuje okolo 55 dB a v obcích podél komunikace II/380 je tato hodnota okolo 60dB.

Lze předpokládat, že mimo obce je plněn hygienický limit pro hluk z hlavních pozemních komunikací a v obcích je plněn limit s korekcí na starou hlukovou zátěž.

V roce 2030 dojde vlivem přirozeného nárůstu intenzit dopravy na posuzované komunikaci II/380 k předpokládaným nárůstům ekvivalentní hladiny akustického tlaku v rozmezí od 2-4 dB.

V obcích, ze kterých bude díky obchvatu doprava odkloněna (Moutnice a Těšany) dojde naopak k velmi výraznému snížení ekvivalentní hladiny hluku.

Co se týká vybudování obchvatu, tak limitní hodnota pro dobu denní pro hluk z hlavních pozemních komunikací bude v místě obchvatu plněna ve vzdálenosti cca 20m od osy nejbližšího jízdního pruhu komunikace.

Limitní hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro dobu noční pro hluk z hlavních pozemních komunikací v místě vybudovaného obchvatu bude plněna ve vzdálenosti cca 35m od osy nejbližšího jízdního pruhu komunikace.

Vzdálenost nejbližší obytné zástavby obce Moutnice od trasy plánovaného obchvatu je cca 250m a vzdálenost nejbližší obytné zástavby obce Těšany od trasy plánovaného obchvatu je cca 230m, tudíž plánované trasy z hlukového hlediska nepovažujeme za rizikové nebo za zdroje hluku, které by v budoucnu mohly svým provozem způsobovat překračování stanovených hygienických limitů pro hluk z hlavních pozemních komunikací.

Při srovnání varianty A a B neshledáváme v hlukové problematice žádné významné rozdíly mezi jednotlivými variantními řešeními.

5 POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ

Zákon č. 258/2000, o ochraně veřejného zdraví

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

Internetové zdroje

Mapy.cz – Dostupný z: <<http://www.mapy.cz>>.