



**ATELIER PROJEKTOVÁNÍ  
INŽENÝRSKÝCH STAVEB s.r.o.**  
Ohradní 24b  
140 00 Praha 4 - Michle

Firma je registrována v obchodním rejstříku Městského soudu v Praze – oddíl C, vložka 31260

Váš dopis zn.: -  
Ze dne: -

Naše zn.: APIS-221/2021-511  
Vyřizuje: Petr Janovác  
Tel: +420 602 591 631  
E-mail: petr.janovac@apis-sro.eu  
Datová schránka: 279neic

Datum: 2021-05-20

Krajský úřad Jihočeského kraje

**Odbor regionálního rozvoje,  
územního plánování a stavebního řádu  
Oddělení stavebního řádu  
Bc. Petr Vítek  
U Zimního stadionu 1952/2  
370 76 České Budějovice**

**Akce: Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice – dálnice D1**

**Věc: Doplnění podkladů dopravně inženýrské podklady, akustické posouzení**

Vážený pane Vítku,

na základě zplnomocnění investorem stavby, Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, s.p.o., Závod Praha, IČO: 65993390, se sídlem Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4 – Nusle, Vám příloze zasíláme dopravně inženýrské podklady, akustické posouzení.

V rámci postupu přístavy uvedené stavby zajistil investor stavby v roce 2020 aktualizaci dopravně inženýrských podkladů od Technické správy komunikací a.s. a Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Jedná se o aktualizace výhledových hodnot intenzit dopravy (oproti podkladům obsaženým v předložené dokumentaci DÚR), které v dané lokalitě hl. m. Prahy smějí zpracovávat právě jen tyto organizace. Dopravně inženýrské podklady jsou určeny pro zajištění koordinačních vazeb v území jak z hlediska koordinace s dalšími stavebními záměry v rámci navazující přípravy záměrů, tak i z hlediska ověření vývoje dopravy na základě prováděných průzkumů sčítání dopravy na stávající komunikační síti.

Tyto aktualizované údaje byly následně předány zpracovateli akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o.) dokladovaného a projednaného společně s DÚR s datem 09/2018, revize 05/2020. Uvedený zpracovatel následně vypracoval posouzení vlivu aktualizace intenzit dopravy (zpracovaných v r 2020) – akustické posouzení, datum 11/2020, které v příloze tímto předáváme jako podklad v probíhajícím řízení.

Posouzení bylo vypracováno z důvodu ověření parametrů a akustické účinnosti navržených protihlukových opatření v DÚR s uvážením aktualizovaných intenzit dopravy, neboť tato skutečnost (neaktuálnost podle některých účastníků) byla v rámci probíhajícího územního řízení napadána. V rámci předloženého posouzení je zpracováno porovnání výhledových stavů se záměrem, které je přehledně doloženo vč. závěru.

Navržená protihluková opatření u D0 511 předložená v DÚR jsou v souladu s aktuálním akustickým posouzením dostatečná i v případě zohlednění aktualizovaných intenzit dopravy z r. 2020 a vyhovují současným požadavkům pro splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Podklad podle našeho názoru není určen k doplnění do spisu, pouze dokládá, že vznesená námitka na neaktuálnost (nesprávnost) dopravně inženýrských podkladů je neoprávněná, tak jak

Bank.spojení: MONETA MB Praha  
č.ú. 1700305 424 /0600

IČO:61853267  
DIČ:CZ61853267

Tel.: +420 241 481 215  
Fax: +420 241 482 452

E-mail: apis@apis-sro.eu  
Web: www.apis-sro.eu

bylo již v předchozím období odvolatelům několikrát vysvětleno. Zároveň samozřejmě platí, že nové – aktuální intenzity musí být využity pro posouzení v dalším stupni přípravy dokumentace, v souladu s platnou legislativou a požadavky podmínkami rozhodnutí o umístění stavby.

V případě nejasností, nebo potřeby interpretace výstupů prosím neváhejte kontaktovat zpracovatelský tým.

S pozdravem a přáním hezkého dne

Ing. František Polák


**Příloha:**

- Plná moc
- Posouzení vlivu aktualizace intenzit dopravy – Akustické posouzení (11/2020)

Bank spojení: MONETA MIB Praha  
č.ú. 1700305-424 /0600

IČO:61853267  
DIČ:C261853267

Tel.: +420 241 481 215  
Fax: +420 241 482 452

E-mail: [apis@apis-sro.eu](mailto:apis@apis-sro.eu)  
Web: [www.apis-sro.eu](http://www.apis-sro.eu)



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

### Plná moc

**Zmocnitel:** Ředitelství silnic a dálnic ČR, státní příspěvková organizace  
se sídlem: Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 - Nusle  
IČO: 65993390, DIČ: CZ 65993390  
zastoupena: Ing. Tomášem Grossem, Ph.D., ředitelem Závodu Praha

**Ateliér projektování inženýrských staveb, s.r.o.**

se sídlem Ohradní 1443/24B, 140 00 Praha 4 - Michle

IČ: 61853267, DIČ: CZ61853267

zapsán v Obchodním rejstříku vedeném u Městského soudu v Praze – oddíl C, vložka 31260

zastoupen Ing. Karlem Nejedlým, jednatelem společnosti

**(dále jen Zmocněnec)**

Zmocnitel v souladu s § 33 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a podle ust. § 441 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů uděluje zmocněnci plnou moc k zastupování ve věcech inženýrské činnosti pro zajištění pravomocného Rozhodnutí o umístění stavby nebo Územního souhlasu na akci:

**„Silniční okruh kolem Prahy,  
stavba 511 Běchovice – dálnice D1“**

Zmocněnec je ve shora uvedené akci zmocněn k tomu, aby v souladu s příslušnými právními předpisy zastupoval zmocnitele, zejména aby za něj vykonával veškeré právní úkony, podepisoval příslušné listiny, jako protokoly, zápisy atd., účastnil se ústních jednání a místních šetření, přebíral písemnosti a vzdával se práva odvolání ve věcech tohoto zmocnění. Zmocněnec je oprávněn zastupovat zmocnitele před všemi orgány státní správy a samosprávy a vůči všem fyzickým i právnickým osobám.

Zmocněnec však není v žádném případě oprávněn za Zmocnitele podepisovat jakékoliv smlouvy, dohody či jiné obdobné listiny.

Zmocněnec není touto plnou mocí oprávněn zavazovat Zmocnitele jakýmkoliv závazky s přímým finančním plněním nebo jinými finančními závazky, vyjma poplatků za správní řízení.

Tato plná moc platí do doby provedení činností souvisejících s uvedenou investiční akcí, nebo do doby jejího odvolání Zmocnitelem.

Statutární orgán Zmocněnce nemůže zplnomocnit k vyřízení věci třetí stranu, ale je zároveň oprávněn postoupit tuto plnou moc na svého zástupce Petra Janováče.

V Praze dne

8.1.2018

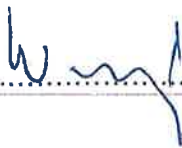
**Zmocnitel:**



Ing. Tomáš Gross, Ph.D.  
ředitel Závodu Praha

**Zmocněnec:**

Plnou moc přijímám v plném rozsahu

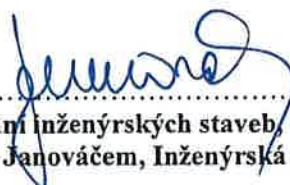


ATELIÉR PROJEKTOVÁNÍ  
INŽENÝRSKÝCH STAVEB s.r.o.  
Čtrnáctí 24B  
140 00 PRAHA 4 - Michle

① Plnou moc přijímám:

zmocněnec

**Ateliér projektování inženýrských staveb, s.r.o.  
zastoupen Ing. Karlem Nejedlým, jednatelem společnosti**



ATELIÉR PROJEKTOVÁNÍ  
INŽENÝRSKÝCH STAVEB s.r.o.  
Čtrnáctí 24B  
140 00 PRAHA 4 - Michle

**Ateliér projektování inženýrských staveb, s.r.o.  
zastoupen Petrem Janovácem, Inženýrská činnost**

**EKOLA group, spol. s r.o.**

Držitel certifikátů:

ČSN EN ISO 9001:2016

ČSN EN ISO 14001:2016

ČSN OHSAS 18001:2008

**KRAJSKÝ ÚŘAD  
JIHOČESKÝ KRAJ**

Došlo: 20 -05- 2021

odbor regionálního rozvoje, územního  
plánování a stavebního řádu

14

## **D0 511 Běchovice – D1, Posouzení vlivu aktualizace intenzit dopravy**

---

### **Akustické posouzení**

---

Zakázkové číslo: 20.0548-01

**EKOLA group, spol. s r.o.**

Mistrovská 4

108 00 Praha 10

IČO: 63981378

DIČ: CZ63981378

Telefon: +420 274 784 927-9

Fax: +420 274 772 002

E-mail: [ekola@ekolagroup.cz](mailto:ekola@ekolagroup.cz)

[www.ekolagroup.cz](http://www.ekolagroup.cz)

Listopad 2020

**EKOLA**<sup>®</sup>  
group, spol. s r.o.

AKCE: D0 511 Běchovice – D1, posouzení vlivu aktualizace intenzit dopravy  
Akustické posouzení

OBJEDNATEL: Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Na Pankráci 546/56  
140 00 Praha 4

ZHOTOVITEL: EKOLA group, spol. s r.o.  
Mistrovská 558/4  
108 00 Praha 10

HLAVNÍ ŘEŠITEL: Ing. Libor Ládyš

VYPRACOVALI: Ing. Daniel Puš  
Ing. Filip Fikejz

VEDOUCÍ PROJEKTU  
A KONTROLA: Ing. Aleš Matoušek, Ph.D.



Zak. č.: 20.0548-01

Listopad 2020

Veškerá práva k využití si vyhrazuje EKOLA group společně se zadavatelem.  
Výsledky a postupy obsažené ve zprávě jsou duševním majetkem společnosti EKOLA group, spol. s r.o.,  
a jsou chráněny autorskými právy ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

**Jakékoliv digitální šíření, či zveřejňování a prezentace na internetových sítích, portálech,  
sociálních sítích, či prezentace v ostatních médiích, a to jak celku, nebo jen dílčí části je možné  
pouze se souhlasem EKOLA group, spol. s r.o., spolu se zadavatelem.**

## OBSAH

<b>OBSAH</b> .....	<b>3</b>
<b>1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE</b> .....	<b>4</b>
1.1 Předmět posouzení .....	4
<b>2 LEGISLATIVA</b> .....	<b>5</b>
2.1 Výtah z nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů .....	5
2.2 Hygienické limity.....	6
<b>3 METODIKA, OVĚŘENÍ A PŘESNOST VÝPOČTU</b> .....	<b>7</b>
3.1 Ověření výpočtového modelu .....	7
3.2 Přesnost výsledku výpočtu.....	8
<b>4 VSTUPNÍ PARAMETRY VÝPOČTU</b> .....	<b>8</b>
4.1 Automobilová doprava.....	8
4.2 Protihluková opatření navržená v okolí D0 511 Běchovice – dálnice D1 .....	9
4.2.1 Nízkohlučné povrchy .....	9
4.2.2 Protihlukové valy .....	9
4.2.3 Protihlukové stěny .....	10
4.3 Hodnocené stavy .....	11
4.3.1 Výhledový stav v roce 2025 se záměrem dle DÚR (stav B1.3).....	12
4.3.2 Výhledový stav v roce 2040+ se záměrem dle DÚR (dlouhodobý výhled).....	12
4.3.3 Výhledový stav v roce 2025 se záměrem dle aktualizovaných podkladů z roku 2020 (stav B1.4) 12	
4.3.4 Výhledový stav v roce 2040+ (2050) se záměrem dle aktualizovaných podkladů z roku 2020 (stav C).....	13
4.4 Ostatní vstupní parametry výpočtu .....	13
<b>5 VÝSLEDKY VÝPOČTU</b> .....	<b>15</b>
5.1 Kontrolní výpočtové body .....	15
5.2 akustická situace z provozu silniční dopavy.....	20
5.2.1 Vyhodnocení dle DÚR.....	23
5.2.2 Vyhodnocení vlivu aktualizovaných intenzit dopavy.....	24
<b>6 ZÁVĚR</b> .....	<b>28</b>
<b>7 POUŽITÉ PODKLADY A SOFTWARE</b> .....	<b>29</b>
<b>8 PŘÍLOHY</b> .....	<b>31</b>

# 1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

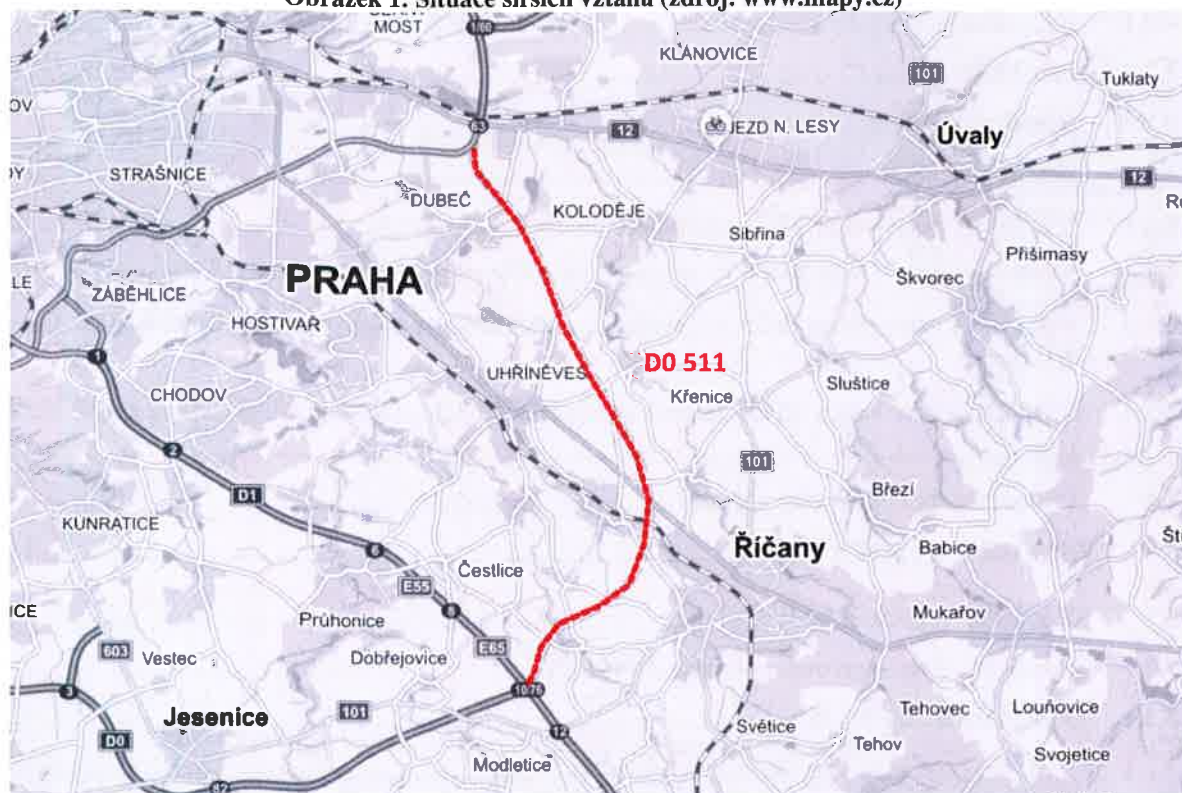
## 1.1 PŘEDMĚT POSOUZENÍ

Předmětem předkládaného akustického posouzení je vyhodnocení vlivu změn intenzit dopravy na dálnici D0 511 (dále jen D0 511) na akustickou situaci u nejbližších chráněných staveb nacházejících se v okolí D0 511. Jde o úsek Pražského okruhu mezi Běchovicemi a dálnicí D1. Situace posuzované komunikace je uvedena na následujícím obrázku.

Cílem zpracování dokumentu je vyhodnocení akustické situace na základě nových dopravních intenzit od TSK a IPR ze září 2020 [27], [29] vzhledem k výstupům uvedeným v akustickém posouzení pro DÚR [26]. Posouzení je provedeno z důvodu ověření parametrů a akustické účinnosti navržených PHS v DÚR [26]. V rámci předloženého posouzení bylo zpracováno porovnání výhledových stavů se záměrem.

Posouzení je provedeno v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Obrázek 1: Situace širších vztahů (zdroj: www.mapy.cz)





## 2 LEGISLATIVA

Zjištěný stav akustické situace v území se posuzuje dle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcího předpisu – nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Na základě zmíněného nařízení vlády jsou stanoveny hygienické limity hluku v ekvivalentní hladině akustického tlaku A v chráněných venkovních prostorech staveb, v chráněném venkovním prostoru a v chráněných vnitřních prostorech. Výťah z nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, je uveden v následující podkapitole.

### 2.1 VÝTAH Z NAŘÍZENÍ VLÁDY Č. 272/2011 SB., VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ

#### Část třetí

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

##### § 12

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

- (1) Určujícím ukazatelem hluku, s výjimkou vysokoenergetického impulsního hluku, je ekvivalentní hladina akustického tlaku A  $L_{Aeq,T}$  a odpovídající hladiny v kmitočtových pásmech. 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 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 ( $L_{Aeq,8h}$ ).
- (3) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A  $L_{Aeq,T}$  50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době, které jsou uvedeny v tabulce č. 1 podle části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení. Pro vysoce impulsní hluk se přičte další korekce -12 dB. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích, drahách a z leteckého provozu, se přičte další korekce -5 dB.
- (4) Stará hluková zátěž  $L_{Aeq,16h}$  pro denní dobu a  $L_{Aeq,8h}$  pro noční dobu se zjišťuje měřením nebo výpočtem z údajů o roční průměrné denní intenzitě a skladbě dopravy v roce 2000 poskytnutých správcem popřípadě vlastníkem pozemní komunikace nebo dráhy. Hygienický limit stanovený pro starou hlukovou zátěž se vztahuje na ucelené úseky pozemní komunikace nebo dráhy.
- (6) Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A staré hlukové zátěže stanovený součtem základní hladiny akustického tlaku A  $L_{Aeq,T}$  50 dB a korekce pro starou hlukovou zátěž uvedené v tabulce č. 1 části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení nelze uplatnit v případě, že se hluk působený dopravou na pozemních komunikacích a drahách po 1. lednu 2001 v předmětném úseku pozemní komunikace nebo dráhy zvýšil o více než 2 dB. V tomto případě se hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A  $L_{Aeq,T}$  stanoví postupem podle odstavce 3. Jestliže ale byla hodnota hluku působeného dopravou na pozemních komunikacích a drahách před jejím zvýšením o více než 2 dB podle věty první vyšší než hodnoty uvedené v tabulce č. 2 části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení, pak se k hygienickým limitům ekvivalentní hladiny akustického tlaku A  $L_{Aeq,T}$  stanoveným podle odstavce 3 přičte další korekce +5 dB.

#### Část šestá

#### Způsob měření a hodnocení hluku a vibrací

##### § 20

- (3) V chráněném venkovním prostoru staveb se hladiny akustického tlaku stanovují pro dopadající zvukovou vlnu.

- (5) Při posuzování změny hodnot určujícího ukazatele v chráněných venkovních prostorech staveb, chráněném venkovním prostoru a v chráněných vnitřních prostorech staveb, zjištěných výpočtem nebo měřením nelze považovat za hodnotitelnou změnu jejich rozdíl pohybující se v intervalu od 0,1 do 0,9 dB. Věta první se nepoužije v případě hodnocení naměřené hodnoty určujícího ukazatele hluku vzhledem k hygienickému limitu.
- (6) Za prokazatelné navýšení hluku ve smyslu § 77 odst. 5 zákona se považuje navýšení větší než 2 dB ke dni posouzení prokazatelného navýšení hluku oproti naměřeným hodnotám hluku nebo oproti hodnotám hluku vypočteným v akustickém posouzení zdroje hluku předloženém příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci žádosti o vydání stanoviska podle § 77 odst. 2 a 4 zákona. Akustickým posouzením zdroje hluku podle věty první se rozumí takové posouzení, které je zpracováno na základě údajů o zdroji hluku ne starších 9 měsíců přede dnem podání žádosti uvedené ve větě první.

### 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

Tabulka č. 1

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

Druh chráněného prostoru	Korekce [dB]			
	1)	2)	3)	4)
Chráněný venkovní prostor 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 dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce č. 1:

<sup>1)</sup> Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakové práce, zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů. Pro hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakové práce, které byly uvedeny do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.

<sup>2)</sup> Použije se pro hluk z dopravy na dráhách, není-li dále uvedeno jinak, na silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>3)</sup> 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. Použije se pro hluk z dopravy na tramvajových a trolejbusových drahách vedených po silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy

<sup>4)</sup> Použije se pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže.

## 2.2 HYGIENICKÉ LIMITY

Z výše citovaného textu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyplývají následující hygienické limity pro chráněný venkovní prostor staveb.

	Den 6–22 h	Noc 22–6 h
<b>Silniční doprava</b>		
hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy	$L_{Aeq,16h}$ <b>60 dB</b>	$L_{Aeq,8h}$ <b>50 dB</b>

### 3 METODIKA, OVĚŘENÍ A PŘESNOST VÝPOČTU

Ke zjištění stavu akustické situace v řešeném území byl použit program CadnaA, verze 2021 (ukázka 3D modelu z programu je uvedena na následujícím obrázku). Výpočtový model byl převzat z akustického posouzení pro DÚR [26].

Akustické parametry provozu na silničních komunikacích byly generovány v souladu s českou výpočtovou metodikou s využitím podkladu „Výpočet hluku z automobilové dopravy, aktualizace metodiky, Manuál 2018“, který je aktualizací a vychází z předchozích verzí metodiky viz „Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy (VÚVA, Brno 1991)“, „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy (Zpravodaj MŽP ČR č. 3/1996)“, „Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy (Planeta č. 2/2005) a „Výpočet hluku z automobilové dopravy, Manuál 2011“.

V rámci provedených výpočtů nebyla použita obměna vozidlového parku.

Ve výpočtových bodech v chráněném venkovním prostoru staveb je ekvivalentní hladina akustického tlaku A stanovena pro dopadající zvukovou vlnu v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Obrázek 2: Ukázka z 3D modelu programu CadnaA



#### 3.1 OVĚŘENÍ VÝPOČTOVÉHO MODELU

Princip ověření výpočtového modelu spočívá v porovnání naměřených a vypočtených ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve shodných výpočtových bodech zájmového území při zajištění shodných podmínek měření a výpočtu.

Výsledek ověření výpočtového modelu pro provoz automobilové dopravy byl proveden v akustickém posouzení pro dokumentaci EIA [26]. Rozdíl mezi hodnotou  $L_{Aeq,T}$  zjištěnou měřením a vypočtenou modelem je v rozmezí do  $\pm 2,0$  dB.

### 3.2 PŘESNOST VÝSLEDKU VÝPOČTU

Mezi faktory ovlivňující přesnost výsledku výpočtu patří především vstupní údaje, přesnost mapových podkladů, neurčitost výpočtu – zaokrouhlování výpočtu, stupeň projektové dokumentace apod. Vlastní 3D výpočtový model byl ověřen na základě provedení kontrolního měření hluku v zájmovém území a měření hluku provedených společnostmi EKOLA group, spol. s r.o., u dálničních a rychlostních komunikací. Na základě ověření modelu a zkušeností při realizaci obdobných akcí realizovaných společnostmi EKOLA group, spol. s r.o., které bylo možné ověřit měřením, lze předpokládat, že vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A jsou při hodnocení akustické situace uváděny s přesností výsledku výpočtu  $\pm 2,0$  dB.

## 4 VSTUPNÍ PARAMETRY VÝPOČTU

### 4.1 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Hlavními vstupními parametry, které ovlivňují hodnotu emise hluku z provozu na pozemních komunikacích, jsou v případě použití české výpočtové metodiky:

- intenzita vozidel za časovou jednotku;
- skladba vozidlového parku (podíl nákladních vozidel v dopravním proudu);
- rychlost dopravního proudu;
- povrch komunikace;
- sklon komunikace (generován automaticky výpočtovým programem na základě geometrických údajů o terénu, resp. je brán z digitálních projekčních dat o nové komunikaci);
- kvalita, resp. stáří vozidlového parku.

Intenzity automobilové dopravy (včetně spojů autobusů linek MHD a PID řad 100 až 600) a skladba vozidlového parku vychází z dopravněinženýrských podkladů pro DÚR [22], [23] a z aktualizovaných dopravněinženýrských podkladů [27], [29]. Pro účely předkládaného porovnání byl z těchto DIP vybrán stav v roce 2025 se záměrem a stav v roce 2040+ se záměrem. Porovnání provozu dopravy na D0 511 je dle výše uvedených dopravně-inženýrských podkladů uvedeno v následujících tabulkách. Rozsah komunikační sítě spolu s intenzitami dopravy je uveden v příloze č. 1, 2, 3 a 4.

**Tabulka 1: Porovnání obousměrných intenzity dopravy na D0 511 za 24 h průměrného pracovního dne (stav v roce 2025)**

Komunikace	Úsek	Stav v roce 2025 dle DÚR (VV / NV)	Stav v roce 2025 dle akt. DIP 2020 (VV / NV)	Změna oproti DÚR (% VV / NV)
D0 511	MÚK Dubeč – MÚK Uhřetěves	82 700 / 17 660	79 700 / 18 560	-3,0 / 4,8
D0 511	MÚK Uhřetěves – MÚK Říčany	70 300 / 17 880	69 400 / 18 700	-1,0 / 4,5
D0 511	MÚK Říčany – MÚK Lipany	61 200 / 17 150	66 900 / 18 580	9,7 / 8,3
D0 511	MÚK Lipany – MÚK Modletice	72 300 / 17 790	77 400 / 18 920	7,5 / 6,4

VV – všechna vozidla (mimo BUS PID), NV – nákladní vozidla nad 3,5 t (mimo BUS PID).

**Tabulka 2: Porovnání obousměrných intenzit dopravy na D0 511 za 24 h průměrného pracovního dne (stav v roce 2040+)**

Komunikace	Úsek	Stav v roce 2040+ dle DÚR (VV / NV)	Stav v roce 2040+ dle akt. DIP 2020 (VV / NV)	Změna oproti DÚR (% VV / NV)
D0 511	MÚK Dubeč – MÚK Uhříněves	75 900 / 13 140	80 100 / 16 020	5,5 / 21,9
D0 511	MÚK Uhříněves – MÚK Říčany	63 900 / 13 470	68 200 / 16 480	6,7 / 22,3
D0 511	MÚK Říčany – MÚK Lipany	60 500 / 13 600	69 000 / 17 150	14,0 / 26,1
D0 511	MÚK Lipany – MÚK Modletice	67 100 / 14 190	75 300 / 17 550	12,2 / 23,7

VV – všechna vozidla (mimo BUS PID), NV – nákladní vozidla nad 3,5 t (mimo BUS PID).

Rozdělení vozidel na denní a noční období na řešených komunikacích bylo do výpočtového modelu zadáno dle dopravněinženýrských podkladů [22], [23], [27], [29].

Rychlost dopravního proudu na řešených komunikacích byla do výpočtového modelu zadána na základě elektronického podkladu sledované komunikační sítě [23], [29]. Pro stavbu D0 511 a přeložku komunikace I/12 byla rychlost stanovena na základě nejvyšší dovolené rychlosti v souladu s TP 219 [7] a Manuálem 2018 [10].

Druh krytu vozovky byl ve výpočtovém modelu zvolen v souladu s Manuálem 2018 (podklad [10]) z asfaltového betonu kategorie „Ab“ a v místech, kde se nachází kryt z dlažebních kostek byla zvolena kategorie „Db“. V případech návrhů položení krytu vozovky z nízkohlučného povrchu byla pro tento povrch do výpočtu zadána korekce –3,0 dB oproti standardnímu krytu povrchu vozovky „kategorie Ab“.

## 4.2 PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ NAVRŽENÁ V OKOLÍ D0 511 BĚCHOVICE – DÁLNIČE D1

Návrh protihlukových opatření u D0 511 je proveden protihlukovými valy, protihlukovými stěnami a formou tzv. „nízkohlučných asfaltů“ a vychází z aktuální DÚR (podklad [21]). V následujících kapitolách je uveden soupis těchto protihlukových opatření.

### 4.2.1 Nízkohlučné povrchy

Použití této úpravy vozovky je navrženo v úsecích:

- km 64,000–65,000 na hlavní trase D0 511 (není navrženo na větvích MÚK, Štěrboholské radiále a ostatních komunikacích v okolí). Navržený nízkohlučný povrch navazuje na stávající nízkohlučný povrch realizovaný na trase D0 510;
- km 75,500–76,000 (úsek přes údolí u obce Kuří).

### 4.2.2 Protihlukové valy

Rozsah navržených protihlukových valů vychází z DÚR [21] a je uveden v následující tabulce.

**Tabulka 3: Rozsah protihlukových valů v trase D0 511 (zdroj: [21])**

Označení	Staničení (km)	Pozice	Výška nad niveletou Komunikace (m)	Lokalita
VAL 01	64,200 – 65,229	Vlevo – MÚK Dubeč	10 nad úrovní terénu nebo niv. větve D MÚK Dubeč	Běchovice II
VAL 02	67,030 – 67,370	vlevo	3	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 03	67,370 – 67,660	vlevo	6	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 04	67,660 – 68,030	vlevo	3	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 05	68,200 – 68,680	vlevo	3	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 06	68,730 – 69,140	vlevo	3	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 07	69,150 – 71,960	vlevo	6	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 08	71,980 – 72,390	vlevo	6	Hájek, Královice, Nedvězí
VAL 09	71,500 – 71,950	vpravo	6	Uhříněves, Kolovraty
VAL 10	-	Vpravo – MÚK Říčany	4 nad úrovní terénu nebo niv. větve A MÚK Říčany	Kolovraty
VAL 11	73,300 – 75,960	oboustranně	6	Kolovraty, Říčany, Lipany
VAL 12	73,970 – 75,530	oboustranně	6	Kolovraty, Říčany, Lipany
VAL 13	76,070 – 76,360	oboustranně	6	Kuří, Nupaky
VAL 14	76,360 – 76,637 (KÚ)	oboustranně	3	Kuří, Nupaky

Pozn.: Protihlukové valy byly oproti dokumentaci EIA sloučeny dle upravené PD a upraveny dle požadavků dotčených obcí. Jejich počet se v žádném případě nesnížil a celková délka je oproti dokumentaci EIA větší, místy je val navržen vyšší (km 70,850–72,390).

#### 4.2.3 Protihlukové stěny

Rozsah navržených protihlukových stěn vychází z DÚR [21] a je uveden v následující tabulce.

Kategorie zvukové pohltivosti navržených PHS dle TP 104 [16] je min. A3 ( $DL_a > 8$  dB), pro PHS na mostech bylo počítáno se zvukově odrazivými PHS (kategorie A0).

Kategorie vzduchové neprůzvučnosti navržených PHS dle TP 104 [16] je min. B2 ( $DL_R > 15$  dB).

Tabulka 4: Rozsah protihlukových stěn v okolí trasy D0 511 (zdroj: [21])

Označení	Staničení (km)	Pozice	Výška PHS (m)	Umístění	Lokalita
PHS 01.1	63,920 – 64,000	uprostřed	5 od nivelety	most přes Počernický rybník a v dělicím pásu komunikace D0 511	MÚK Dubeč
PHS 01.2	64,150 – 64,500	uprostřed	5 od nivelety	most přes Počernický rybník a v dělicím pásu komunikace D0 511	MÚK Dubeč
PHS 02	63,900	vlevo	5 od nivelety	navazuje na PHS na mostě a pokračuje na nájezdovou větev	MÚK Dubeč
PHS 03	-	vlevo	5 od nivelety	podél ulice Do Dubče v pravé krajnici k D0 (délka 550 m)	MÚK Dubeč
PHS 07	-	MÚK	5 od nivelety	podél větve na mostě	MÚK Dubeč
PHS 08	64,900 – 65,400	vpravo	5 od terénu	Větev MÚK, pravý jízdní pás – násyp, most	Dubeč
	65,400 – 65,600		5 od nivelety		
	65,600 – 65,900		5 od terénu		
	65,900 – 66,328		5 od nivelety		
PHS 09	65,910 – 66,300	vlevo	5 od nivelety	levý jízdní pás – násyp, most	Dubeč
PHS 10	68,200 – 68,350	vpravo	3,5 od terénu	pravý jízdní pás	Netluky, Uhříněves
	68,350 – 69,100		3,5 od nivelety		
	69,100 – 70,400		3,5 od terénu		
PHS 11	68,670 – 68,735	vlevo	3 od nivelety	levý jízdní pás – násyp, most	Hájek
PHS 12	-	vpravo	3,5 od nivelety	podél nové ulice Donátská (délka cca 530 m)	MÚK Říčany
PHS 13	72,822 – 73,349	vpravo	5 od nivelety	pravý jízdní pás – násyp, most	Kolovraty
PHS 14	72,873 – 73,330	vlevo	5 od nivelety	levý jízdní pás – násyp, most	Kolovraty
PHS 15	75,460 – 76,070	vpravo	5 od nivelety	pravý jízdní pás – násyp, most, násyp	Kuří
PHS 16	75,460 – 76,150	vlevo	5 od nivelety	levý jízdní pás – násyp, most, násyp	Kuří
PHS 17	76,000 – 76,250	vlevo	5 od nivelety	Služební sjezd Kuří	Kuří
PHS 18	74,600	vpravo	5 od nivelety	Větev MÚK Lipany	Lipany

Pozn.: PHS 04 a 05 v dokumentaci EIA jsou mimo řešený úsek a jsou součástí samostatné stavby. PHS 06 byla nahrazena valem VAL 01. PHS 15 a 16 byly na žádost obcí Nupaky a Kuří navýšeny na 5 m. Pokud je PHS podél komunikace na násypu, je výška měřena od nivelety komunikace. Pokud je PHS podél komunikace v zářezu, je výška měřena od terénu.

#### 4.3 HODNOCENÉ STAVY

Pro účely předkládaného porovnání byly všechny výpočty provedeny pro celkovou akustickou situaci z provozu silniční dopravy pro stav v roce 2025 a 2040+ se záměrem. Stav v roce 2025 je z hlediska intenzit dopravy na D0 511 nejvíce zatížený. Přehled hodnocených a porovnávaných stavů je uveden v následujícím textu.

#### 4.3.1 Výhledový stav v roce 2025 se záměrem dle DÚR (stav B1.3)

Stav převzatý z původního akustického posouzení pro DÚR [22], [26]. Tento stav prezentuje výhledový stav v roce 2025 s realizací D0 511 po jejím zprovoznění a navazujících dopravních staveb – přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly, Hostivařská spojka, obchvat Dolních Měcholup a komunikace „nová Donátská“.

Z hlediska provozu silniční dopravy se oproti stávajícímu stavu předpokládá v této době s realizací následujících dopravních staveb:

- Dálnice D0, stavba 511, Běchovice – dálnice D1 (investice řešená v této dokumentaci; 3+3 jízdní pruhy),
- přeložka I/12 Běchovice – Úvaly ve variantě se 6 MÚK,
- Hostivařská spojka (MÚK Uhříněves na D0 511 – Kutnohorská ul.), v základním šířkovém uspořádání 1+1 jízdní pruh,
- obchvat Dolních Měcholup v základním šířkovém uspořádání 1+1 jízdní pruh,
- komunikace „nová Donátská“ v Kolovratech,
- zkapacitnění D0 510 v úseku Běchovice – Satalice na průběžné 3+3 jízdní pruhy,
- dálnice D11 rozšířená na 3+3 jízdní pruhy (úsek D0 – Jirny), s doplněním MÚK Beranka a přeložky silnice II/611 k MÚK Beranka, spojky Klánovice/Šestajovice – MÚK Beranka a spojky MÚK Beranka – Ve Žlábku,
- komunikace Ocelkova – Budovatelská (stavba č. 0211 Ocelkova – Lipnická),
- propojka Veselská – Toužimská (západní varianta mimo park),
- komunikace Evropská – Svatovítská (stavba č. 8559),
- obchvat Písnice vč. zprovoznění MÚK Písnice na D0 (Exit 4),
- přeložka I/16 – severní obchvat města Slaného.

#### 4.3.2 Výhledový stav v roce 2040+ se záměrem dle DÚR (dlouhodobý výhled)

Stav převzatý z původního akustického posouzení pro DÚR [29], [26]. Tento stav navazuje na střednědobý výhled a prezentuje výhledový stav v roce 2040+ s realizací D0 511 a zbylé části Pražského okruhu. Z hlediska provozu silniční dopravy se oproti stávajícímu stavu předpokládá s realizací dopravních staveb v rozsahu naplnění územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy. Na území Středočeského kraje je zohledněno nové vedení přeložky komunikace II/101.

#### 4.3.3 Výhledový stav v roce 2025 se záměrem dle aktualizovaných podkladů z roku 2020 (stav B1.4)

Stav převzatý z aktuálních dopravněinženýrských podkladů z roku 2020 [27]. Komunikační síť střednědobého výhledu 2025 je odvozena z modelového stavu B1 pro severní část D0 PO, tj. bez úseků 518, 519 a 520. Rozsah provozovaných komunikací byl uzpůsoben bližšímu časovému horizontu (2025 místo 2030). Stav zahrnuje zkapacitnění D11 na 3+3 jp. v úseku D0 – MÚK Jirny, MÚK Beranka, Hornopočernickou, Klánovickou spojku i propojku do ul. Ve Žlábku jižně od D11, a komunikaci Ocelkova – Lipnická (Budovatelská), stejně jak to bylo i v předchozích DIP.



Přestože Středočeský kraj v posledních letech zintenzivnil přípravu, není zahrnuta výstavba Aglomeračního okruhu, tj. přeložka II/240 a II/101 v úseku D7 – D8 a přeložka II/101 v úseku Říčany – Jirny, aby byl modelem zohledněn méně příznivý stav komunikační sítě v širším okolí.

Z hlediska provozu silniční dopravy se oproti stávajícímu stavu předpokládá v této době s realizací následujících dopravních staveb:

- Dálnice D0, stavba 511, Běchovice – dálnice D1,
- přeložka I/12 Běchovice – Úvaly ve variantě se 6 MÚK,
- zkapacitnění D0 510 v úseku Běchovice – Satalice,
- úprava MÚK Chlumecká v tzv. „variantě 4“ se SSZ, která v rámci celé MÚK zachovává pouze stávající směry propojení a nepřidává žádné nové mezi D0 PO 510 a Horními Počernicemi (a v širším okolí tedy intenzity dopravy prakticky nemění),
- dopravněorganizační opatření, navrhovaná v DIP pro EIA (varianta 6 MÚK na I/12) v ul. Lipanské v Říčanech, v ul. Mírové v Praze – Kolovratech a v ul. Staroujezdské v Praze – Újezdě nad Lesy,
- oproti DIP pro EIA navíc uplatněn zákaz průjezdu nákladních vozidel ulicí Bečovskou v úseku mezi ul. Přátelství a Hostivařskou spojkou. Ale nákladní vozidla obsluhující areály přímo u Bečovské mohou vjíždět / vyjíždět libovolnou stranou ul. Bečovské.
- Hostivařská spojka zahrnuje přivaděč od MÚK Uhříněves na ul. Kutnohorskou / Přátelství (stavba č. 42823) a obchvat Dolních Měcholup (stavba č. 42674); poslední úsek, propojující ul. Kutnohorskou a Průmyslovou (stavba č. 42820) není v této etapě zahrnut.

#### 4.3.4 Výhledový stav v roce 2040+ (2050) se záměrem dle aktualizovaných podkladů z roku 2020 (stav C)

Stav převzatý z aktuálních dopravněinženýrských podkladů z roku 2020 [29]. Tento stav navazuje na střednědobý výhled a prezentuje výhledový stav v roce 2040+ s realizací D0 511 a zbylé části Pražského okruhu. Z hlediska provozu silniční dopravy se oproti stávajícímu stavu předpokládá s realizací dopravních staveb v rozsahu naplnění územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy. Na území Středočeského kraje je zohledněno nové vedení přeložky komunikace II/101.

## 4.4 OSTATNÍ VSTUPNÍ PARAMETRY VÝPOČTU

### Terén, valy, zářezy, PHS

Terénní výšky, zářezy a případné valy byly vymodelovány na základě podkladů zhotovitele [20] a podkladů poskytnutých projektantem [21]. Případně došlo k doplnění či aktualizaci na základě průzkumu zpracovatele. Popis PHO v okolí D0 511 je uveden v kapitole 4.2.

Terénní model, protihlukové stěny a protihlukové valy stavby přeložky I/12 byly do modelových situací výhledových stavů zadány pro variantu 6 MÚK.

Protihlukové stěny u D0 510, které navazují na MÚK Dubeč a pokračují na mostě přes Počernický rybník, byly do výpočtového modelu zadány dle návrhu DÚR pro D0 510. Dále bylo v rámci modelu zadáno navýšení stávajících PHS na mostě přes Počernický rybník a podél Vinice na 5 m na D0 510, jejich rozšíření směrem na sever a přidání střední PHS na most přes Počernický rybník.

### **Poloha a výška objektů**

Poloha a výška objektů byla stanovena na základě podkladů zhotovitele akustického posouzení [19]. Případně došlo k doplnění či aktualizaci na základě průzkumu zpracovatele.

### **Pohltivost fasád**

Vzhledem k charakteru zástavby byl zvolen koeficient pohltivosti fasád jednotlivých objektů 0,21.

## 5 VÝSLEDKY VÝPOČTU

### 5.1 KONTROLNÍ VÝPOČTOVÉ BODY

Výsledky výpočtu jsou uvedeny v kontrolních výpočtových bodech rozmístěných u chráněných staveb v městských částech a obcích v okolí předpokládané trasy D0 511. Kontrolní výpočtové body byly umístěny v chráněném venkovním prostoru staveb (tedy ve vzdálenosti 2 metry před fasádou objektu) nebo na hranicích chráněných venkovních prostorů.

Výpočet byl proveden pro výhledové stavy definované v kapitole 4.3. V rámci tohoto výpočtu bylo počítáno s provozem na sledované síti pozemních komunikací (přílohy č. 1, 2, 3 a 4) v celém hodnoceném území (viz kap. 1.1). Ve výpočtových bodech v následujících tabulkách jsou tedy uváděny výsledky výpočtu celkové akustické situace z provozu silniční dopravy na D0 511 a na ostatních sledovaných místních komunikacích.

Popis výpočtových bodů je uveden v následující tabulce. Pod tabulkou následují situace umístění výpočtových bodů a dále i výsledky výpočtu a vyhodnocení.

**Tabulka 5: Popis kontrolních bodů výpočtu v okolí D0 511**

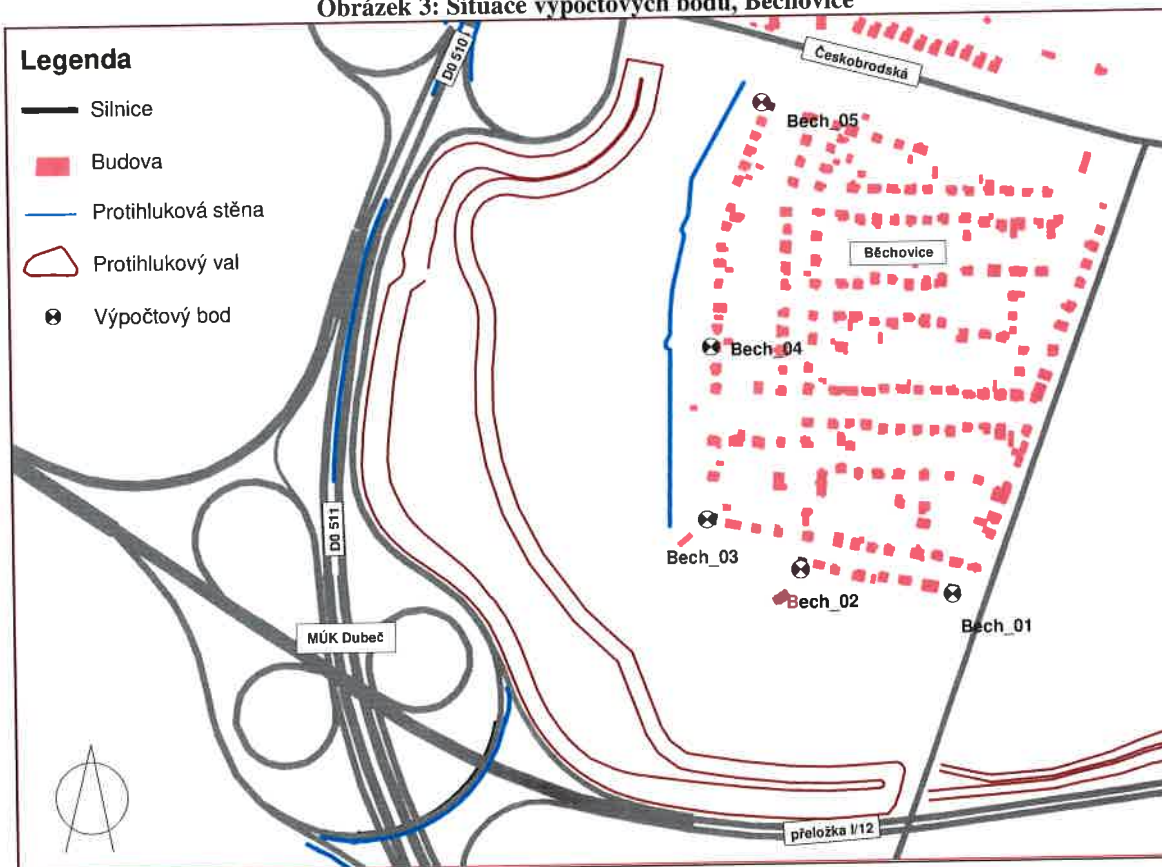
Výp. bod	Výška bodu nad terémem [m]	Způsob využití objektu dle KN	Obec	Ulice	Č. p. (par. č.)	Katastrální území
Bech_01	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Na Korunce	585	Běchovice
Bech_02	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Na Korunce	488	Běchovice
Bech_03	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Do Dubče	288	Běchovice
Bech_04	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Do Dubče	325	Běchovice
Bech_05	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Do Dubče	366	Běchovice
Dub_01	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Za Lesíkem	644	Dubeč
Dub_02	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Ke Kolodějskému zámku	46	Dubeč
Dub_04	2,5; 11,0	Bytový dům	Praha	U Dubečské tvrze	1664	Dubeč
Dub_05	2,5; 11,0	Bytový dům	Praha	Winklerova	1667	Dubeč
Dub_06	2,5; 11,0	Bytový dům	Praha	Ke Korunce	663	Dubeč
P22_01	2,0	Objekt k bydlení	Praha	Netluky	133	Uhříněves
P22_02	3,0; 6,0	Objekt k bydlení	Praha	Netluky	374	Uhříněves
P22_03	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Blažkova	168	Hájek u Uhříněvsi
P22_04	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Pod Jankovem	(237/6)	Hájek u Uhříněvsi
Kra_01	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	U Svodnice	113	Královice
Ned_01	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Pánkova	67	Nedvězí u Říčan
Kol_01	3,0; 6,0	Rodinný dům	Praha	Do Kopečka	88	Lipany
Kol_02	2,5; 5,5	Objekt nebyl v KN	Praha	K Říčanům	(307/3)	Kolovraty

Výp. bod	Výška bodu nad terémem [m]	Způsob využití objektu dle KN	Obec	Ulice	Č. p. (par. č.)	Katastrální území
		nalezen*				
Kol_04	2,0; 5,0	Rodinný dům	Praha	Kotkova	768	Kolovraty
Kol_05	3,0; 6,0	Bytový dům	Praha	Kupkova	764	Kolovraty
Ric_02	3,0; 6,0	Rodinný dům	Říčany	Na Vysoké	1127	Říčany u Prahy
Ric_03	3,0; 6,0	Rodinný dům	Říčany	Na Vysoké	1746	Říčany u Prahy
Ric_08	3,0	Objekt k bydlení	Říčany	Cornova	14	Kuří u Říčan
Ric_09	2,0	Zastavěná plocha a nádvoří**	Říčany	Cornova	(33/1)	Kuří u Říčan
Ric_10	3,0; 6,0	Rodinný dům	Říčany	V Roklích	66	Kuří u Říčan
Nup_01	3,0; 6,0	Rodinný dům	Nupaky	U Školky	464	Nupaky

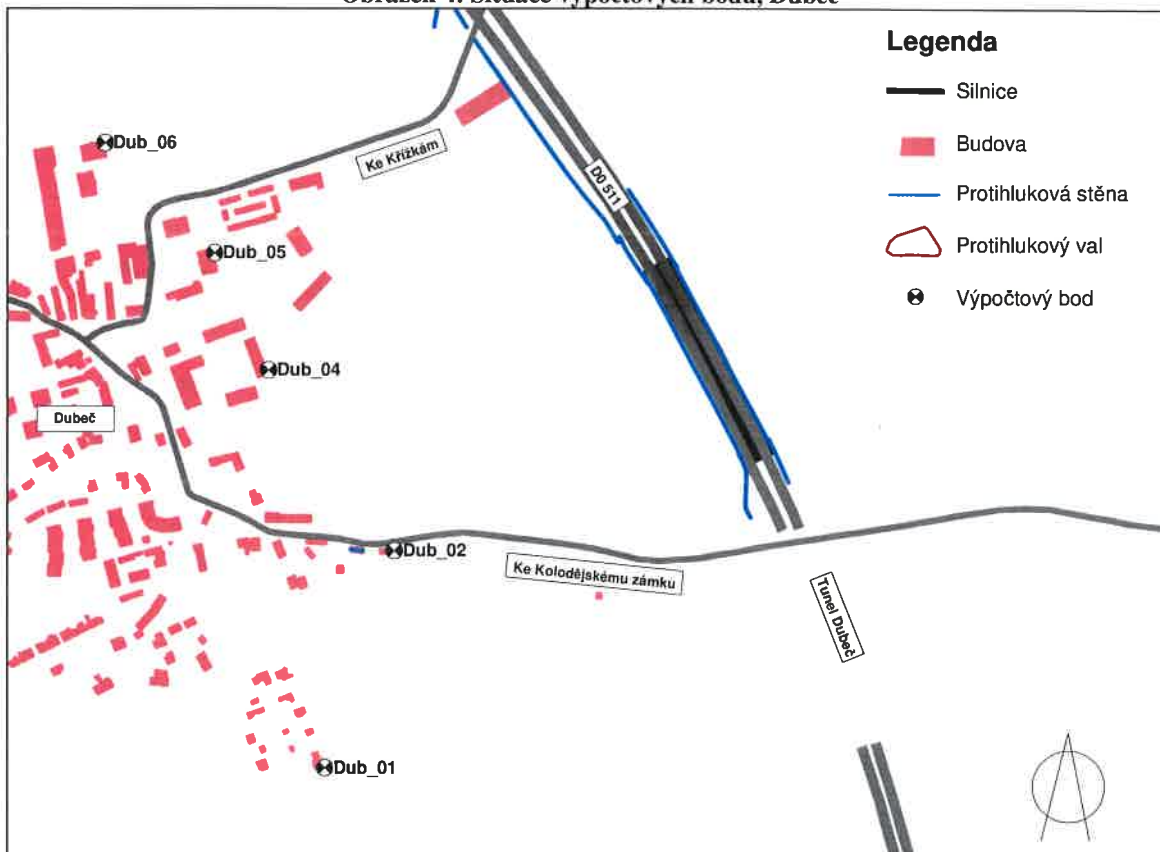
\* na základě průzkumu lokality lze předpokládat, že objekt je využíván k bydlení.

\*\* výpočtový bod umístěný na hranici chráněného venkovního prostoru.

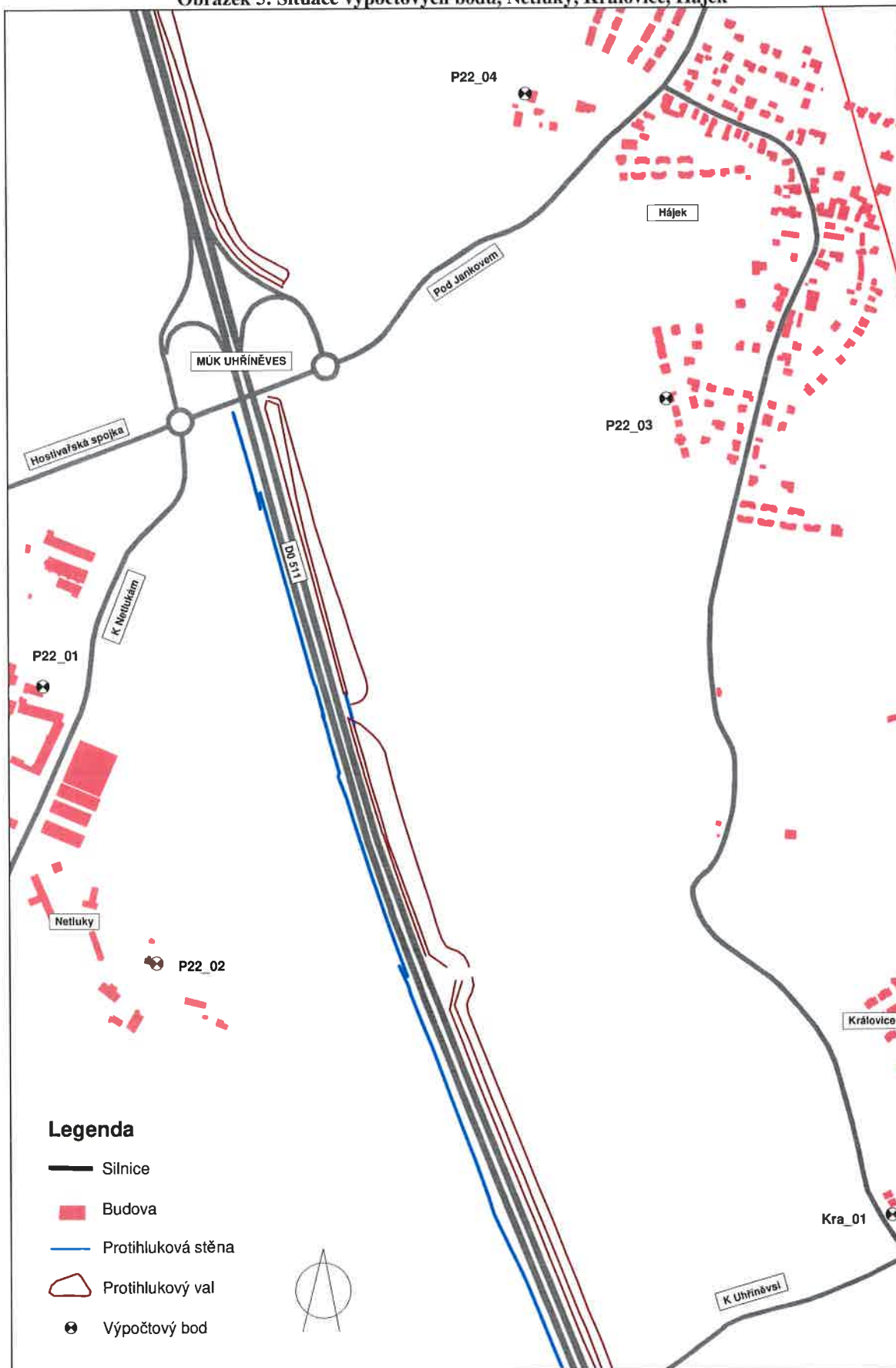
Obrázek 3: Situace výpočtových bodů, Běchovice



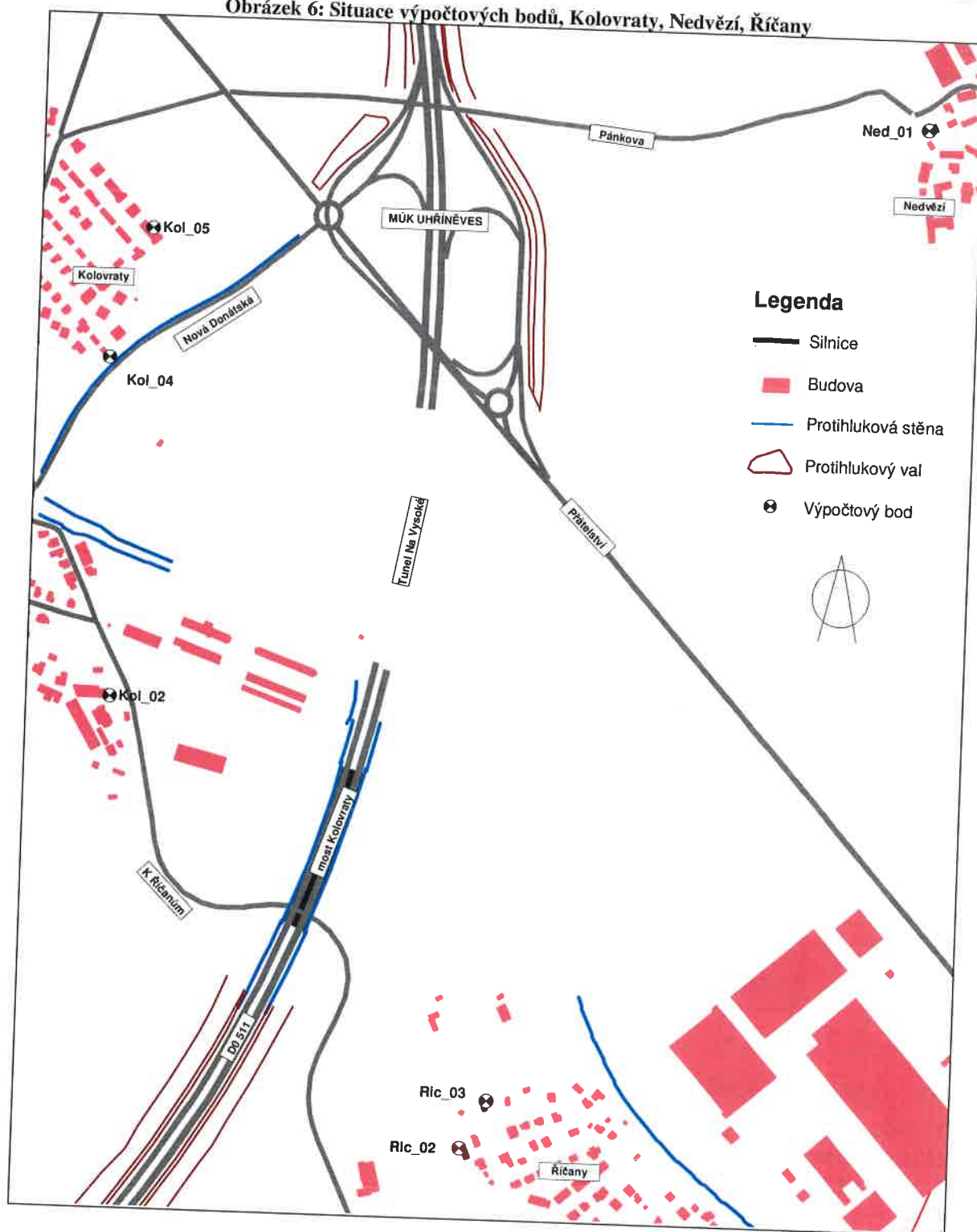
Obrázek 4: Situace výpočtových bodů, Dubeč



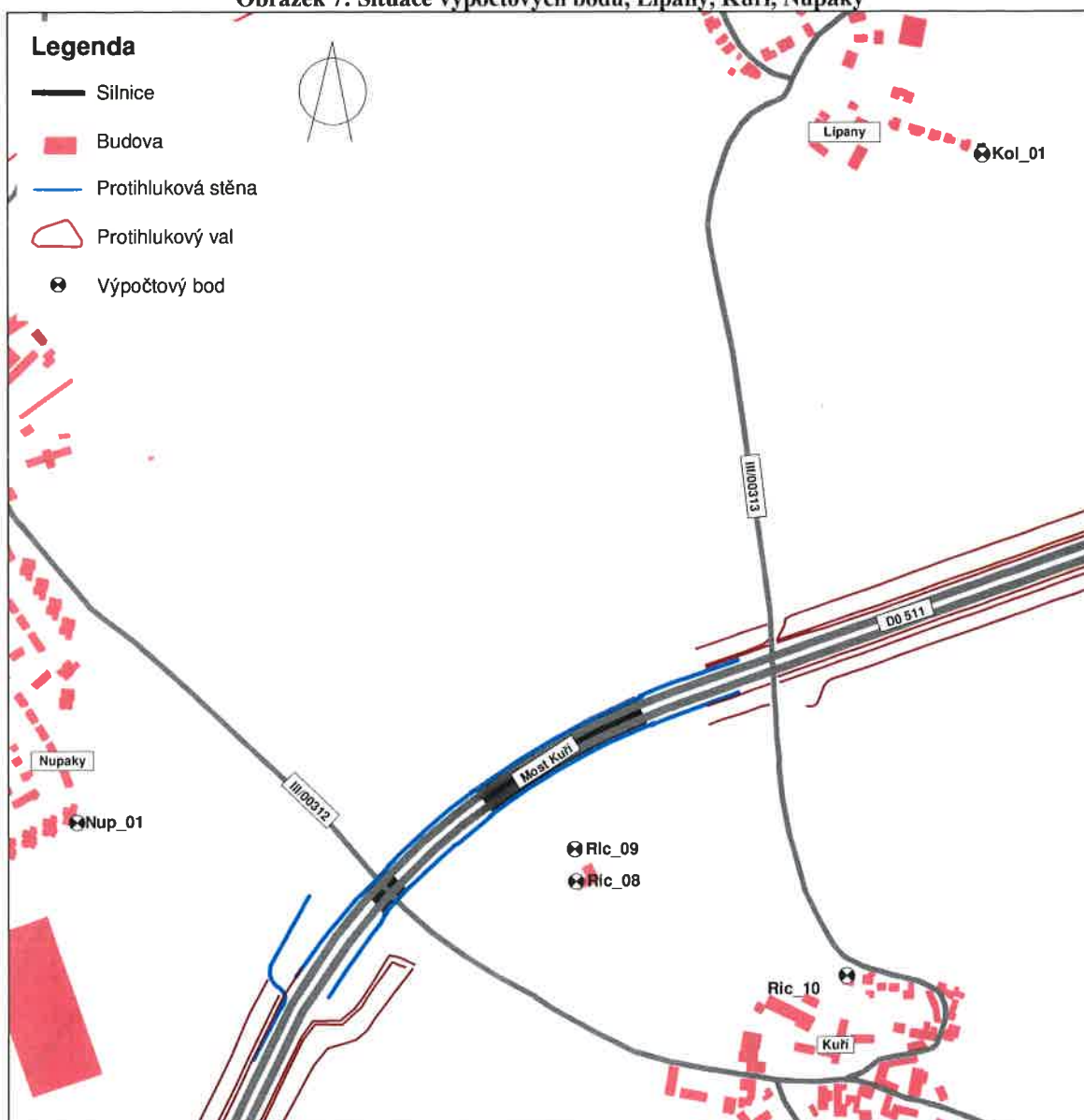
Obrázek 5: Situace výpočtových bodů, Netluky, Královice, Hájek



Obrázek 6: Situace výpočtových bodů, Kolovraty, Nedvězí, Říčany



Obrázek 7: Situace výpočtových bodů, Lipany, Kuří, Nupaky



## 5.2 AKUSTICKÁ SITUACE Z PROVOZU SILNIČNÍ DOPRAVY

Výpočet byl proveden ve výpočtových bodech situovaných v okolí D0 511 (viz kapitola 5) pro celkovou akustickou situaci z provozu silniční dopravy. Výpočet byl proveden pro stavy definované v kapitole 4.3.



Tabulka 6: Výsledky výpočtu  $L_{Aeq,T}$  z provozu silniční dopravy

Výp. bod	Výška bodu nad terénem [m]	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ dle DÚR [dB]				Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ dle aktualizace DIP 2020 [dB]				Rozdíl $L_{Aeq,T}$ stavů v roce 2025		Rozdíl $L_{Aeq,T}$ stavů v roce 2040+	
		Stav v roce 2025 se zprovozněním záměru		Stav v roce 2040+ se zprovozněním záměru		Stav v roce 2025 se zprovozněním záměru		Stav v roce 2040+ se zprovozněním záměru		Stav dle DÚR – stav dle akt 2020		Stav dle DÚR – stav dle akt 2020	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
Bech_01	3,0	53,4	47,3	54,4	47,3	54,3	47,8	54,5	47,6	0,9	0,5	0,1	0,3
Bech_01	6,0	54,1	48,0	55,3	48,1	55,2	48,6	55,4	48,4	1,1	0,6	0,1	0,3
Bech_02	3,0	52,4	46,6	52,2	46,1	52,4	46,7	52,2	46,3	0,0	0,1	0,0	0,2
Bech_02	6,0	52,8	47,0	52,6	46,5	52,8	47,1	52,6	46,7	0,0	0,1	0,0	0,2
Bech_03	3,0	52,3	46,8	52,1	46,3	52,4	47,1	52,2	46,7	0,1	0,3	0,1	0,4
Bech_03	6,0	52,5	47,0	52,3	46,5	52,6	47,2	52,4	46,8	0,1	0,2	0,1	0,3
Bech_04	3,0	51,2	45,7	51,0	45,3	51,6	46,3	51,4	45,9	0,4	0,6	0,4	0,6
Bech_04	6,0	51,8	46,3	51,7	45,9	52,2	46,9	52,0	46,5	0,4	0,6	0,3	0,6
Bech_05	3,0	53,9	48,5	54,5	47,9	54,8	49,3	54,7	48,4	0,9	0,8	0,2	0,5
Bech_05	6,0	54,7	49,3	55,3	48,8	55,7	50,1	55,5	49,2	1,0	0,8	0,2	0,4
Dub_01	3,0	49,1	43,8	48,3	42,7	49,0	43,7	48,3	42,8	-0,1	-0,1	0,0	0,1
Dub_01	6,0	49,3	44,0	48,5	43,0	49,2	43,9	48,5	43,0	-0,1	-0,1	0,0	0,0
Dub_02	3,0	56,1	49,9	57,4	49,9	56,2	51,0	55,6	50,5	0,1	1,1	-1,8	0,6
Dub_02	6,0	56,0	49,8	57,0	49,6	56,1	50,9	55,5	50,3	0,1	1,1	-1,5	0,7
Dub_04	2,5	51,1	45,8	50,5	44,7	51,1	45,8	50,4	44,8	0,0	0,0	-0,1	0,1
Dub_04	11,0	52,1	46,8	51,6	45,8	52,2	46,8	51,5	45,9	0,1	0,0	-0,1	0,1
Dub_05	2,5	52,7	47,3	52,6	46,6	53,0	47,4	52,7	46,7	0,3	0,1	0,1	0,1
Dub_05	11,0	53,3	47,9	53,5	47,3	53,8	48,0	53,6	47,4	0,5	0,1	0,1	0,1
Dub_06	2,5	51,8	46,3	51,8	45,7	52,1	46,5	51,9	45,9	0,3	0,2	0,1	0,2
Dub_06	11,0	52,5	47,0	52,6	46,4	52,9	47,2	52,7	46,6	0,4	0,2	0,1	0,2
Kol_01	3,0	48,4	43,3	48,3	42,7	48,7	43,4	48,5	42,9	0,3	0,1	0,2	0,2
Kol_01	6,0	48,6	43,5	48,5	42,9	48,9	43,7	48,7	43,2	0,3	0,2	0,2	0,3
Kol_02	2,5	54,4	48,0	53,5	46,8	54,8	48,3	54,6	47,5	0,4	0,3	1,1	0,7
Kol_02	5,5	55,5	48,8	54,5	47,6	55,9	49,1	55,7	48,4	0,4	0,3	1,2	0,8



Výp. bod	Výška bodu nad terénním [m]	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ dle DÚR [dB]				Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ dle aktualizace DIP 2020 [dB]				Rozdíl $L_{Aeq,T}$ stavů v roce 2025		Rozdíl $L_{Aeq,T}$ stavů v roce 2040+	
		Stav v roce 2025 se zprovozněním záměru		Stav v roce 2040+ se zprovozněním záměru		Stav v roce 2025 se zprovozněním záměru		Stav v roce 2040+ se zprovozněním záměru		Stav dle DÚR – stav dle akt 2020		Stav dle DÚR – stav dle akt 2020	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
Kol_04	2,0	51,7	46,4	51,3	45,3	52,0	46,7	51,3	45,3	0,3	0,3	0,0	0,0
Kol_04	5,0	52,4	47,2	52,1	46,0	52,6	47,3	52,1	46,0	0,2	0,1	0,0	0,0
Kol_05	3,0	52,6	47,3	52,6	46,6	53,1	47,7	52,3	46,4	0,5	0,4	-0,3	-0,2
Kol_05	6,0	52,9	47,6	52,8	46,8	53,3	47,9	52,6	46,7	0,4	0,3	-0,2	-0,1
Kra_01	3,0	54,2	48,0	55,6	47,6	54,3	48,2	55,0	48,4	0,1	0,2	-0,6	0,8
Kra_01	6,0	54,4	48,2	55,7	47,8	54,5	48,4	55,2	48,6	0,1	0,2	-0,5	0,8
Ned_01	3,0	52,2	44,9	53,3	45,0	52,5	45,4	53,3	45,0	0,3	0,5	0,0	0,0
Ned_01	6,0	53,2	45,6	54,3	45,9	53,4	46,2	54,3	45,9	0,2	0,6	0,0	0,0
Nup_01	3,0	52,5	47,5	51,9	46,7	53,0	47,9	52,7	47,4	0,5	0,4	0,8	0,7
Nup_01	6,0	52,8	47,8	52,2	47,0	53,3	48,2	53,0	47,7	0,5	0,4	0,8	0,7
P22_01	2,0	55,1	48,7	54,7	48,1	54,7	48,5	54,4	48,0	-0,4	-0,2	-0,3	-0,1
P22_02	3,0	53,3	48,2	52,7	47,3	53,3	48,1	52,7	47,3	0,0	-0,1	0,0	0,0
P22_02	6,0	53,4	48,3	52,9	47,5	53,5	48,2	52,9	47,5	0,1	-0,1	0,0	0,0
P22_03	6,0	51,5	46,3	51,1	45,5	51,6	46,3	51,1	45,5	0,1	0,0	0,0	0,0
P22_03	3,0	51,4	46,2	51,0	45,4	51,5	46,2	51,0	45,4	0,1	0,0	0,0	0,0
P22_04	6,0	51,6	46,4	51,2	45,5	51,7	46,4	51,2	45,5	0,1	0,0	0,0	0,0
P22_04	3,0	51,3	46,0	50,8	45,2	51,3	46,0	50,8	45,1	0,0	0,0	0,0	-0,1
Ric_02	3,0	51,7	46,6	50,9	45,5	52,1	46,7	51,1	45,6	0,4	0,1	0,2	0,1
Ric_02	6,0	51,9	46,8	51,2	45,8	52,3	47,0	51,4	45,9	0,4	0,2	0,2	0,1
Ric_03	3,0	52,0	47,0	51,3	45,9	52,4	47,1	51,4	45,9	0,4	0,1	0,1	0,0
Ric_03	6,0	52,3	47,3	51,7	46,3	52,8	47,5	51,7	46,3	0,5	0,2	0,0	0,0
Ric_08	3,0	54,1	49,0	53,3	48,1	54,5	49,2	54,1	48,7	0,4	0,2	0,8	0,6
*Ric_09	2,0	54,9	49,8	54,6	49,4	55,3	50,0	55,3	50,0	0,4	0,2	0,7	0,6
Ric_10	3,0	52,2	45,5	54,0	46,2	51,8	45,6	54,3	46,5	-0,4	0,1	0,3	0,3
Ric_10	6,0	53,5	47,0	55,1	47,5	53,2	47,1	55,4	47,8	-0,3	0,1	0,3	0,3

### 5.2.1 Vyhodnocení dle DÚR

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v okolí D0 511 se ve výhledovém stavu v roce 2025 v denní době pohybují od  $L_{Aeq,16h} = 48,4$  dB do  $L_{Aeq,16h} = 56,1$  dB a v noční době od  $L_{Aeq,8h} = 43,3$  dB do  $L_{Aeq,8h} = 49,9$  dB. Ve výhledovém stavu v roce 2040+ se vypočtené hodnoty pohybují od  $L_{Aeq,16h} = 48,3$  dB do  $L_{Aeq,16h} = 57,4$  dB a v noční době od  $L_{Aeq,8h} = 42,7$  dB do  $L_{Aeq,8h} = 49,9$  dB.

Výpočet prokázal, že v žádném z míst situovaném v okolí D0 511 nedochází vlivem provozu silniční dopravy k překročení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru ( $L_{Aeq,T} = 60/60$  dB v denní/noční době) a v chráněném venkovním prostoru staveb ( $L_{Aeq,T} = 60/50$  dB v denní/noční době) z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy. Ve výpočtových bodech situovaných v chráněném venkovním prostoru staveb, ve kterých se vypočtené hodnoty  $L_{Aeq,T}$  v nočním období pohybují v blízkosti hodnoty hygienického limitu 50 dB (v intervalu 49,1 až 49,9 dB), byl proveden podrobnější rozbor jednotlivých příspěvků k akustické situaci z provozu silniční dopravy dle jednotlivých vlastníků, resp. správců komunikace. Z výsledků uvedených v předešlé tabulce vyplývá, že jde o výpočtové body Bech\_05 (ulice Do Dubče v Běchovicích) a Dub\_02 (ulice Ke Kolodějskému zámku v Dubči). Výsledky rozboru jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Tabulka 7: Výsledky výpočtu  $L_{Aeq,T}$  pro rozbor akustické situace u výpočtového bodu Bech\_05

Výp. bod	Výška bodu nad terénem [m]	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ ze silniční dopravy [dB]											
		Stav v roce 2025 se zprovozněním záměru						Stav v roce 2040+ se zprovozněním záměru					
		Celková akustická situace		Příspěvek Českobrodské		Příspěvek D0 510 a D0 511 včetně všech ramen MÚK		Celková akustická situace		Příspěvek Českobrodské		Příspěvek D0 510 a D0 511 včetně všech ramen MÚK	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
Bech_05	3,0	53,9	48,5	51,7	46,3	49,9	44,5	54,5	47,9	52,8	45,7	49,6	43,9
	6,0	54,7	49,3	52,5	47,1	50,7	45,3	55,3	48,8	53,5	46,4	50,6	45,1

**Tabulka 8: Výsledky výpočtu  $L_{Aeq,T}$  pro rozbor akustické situace u výpočtového bodu Dub\_02**

Výp. bod	Výška bodu nad terénem [m]	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ ze silniční dopravy [dB]											
		Stav v roce 2025 se zprovozněním záměru						Stav v roce 2040+ se zprovozněním záměru					
		Celková akustická situace		Příspěvek Ke Kolodějskému zámku		Příspěvek D0 511		Celková akustická situace		Příspěvek Ke Kolodějskému zámku		Příspěvek D0 511	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
Dub_02	3,0	56,1	49,9	54,2	47,4	51,6	46,3	57,4	49,9	56,4	48,3	50,5	44,8
	6,0	56,0	49,8	53,8	47,0	52,0	46,6	57,0	49,6	56,0	47,9	50,1	44,7

Výsledky výpočtu uvedené v předešlých dvou tabulkách prokázaly, že na celkové akustické situaci se významněji podílí provoz na stávajících místních komunikacích než provoz na posuzované dálnici D0. V případě výpočtového bodu Bech\_05 jde o místní komunikaci Českobrodská. V případě výpočtového bodu Dub\_02 jde o místní komunikaci Ke Kolodějskému zámku. Samotný příspěvek posuzované dálnice D0 se pohybuje pod úrovní hygienického limitu hluku 60/50 dB (den/noc) s dostatečnou rezervou.

V místech výpočtových bodů Bech\_05 a Dub\_02 bylo v akustickém posouzení pro EIA zjištěno, že vypočtené hodnoty  $L_{Aeq,T}$  pro celkovou akustickou situaci z provozu silniční dopravy jsou v těchto místech ve stávajícím stavu a ve stavu bez zprovoznění záměru v roce 2025 a 2040+ vyšší, než ve stavu se zprovozněním záměru v roce 2025 a 2040+.

### 5.2.2 Vyhodnocení vlivu aktualizovaných intenzit dopravy

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu silniční dopravy v okolí D0 511 se ve výhledovém stavu v roce 2025 v denní době pohybují od  $L_{Aeq,16h} = 48,7$  dB do  $L_{Aeq,16h} = 56,2$  dB a v noční době od  $L_{Aeq,8h} = 43,4$  dB do  $L_{Aeq,8h} = 51,0$  dB. Aktualizace intenzit dopravy se na vypočtených hodnotách  $L_{Aeq,T}$  projeví oproti výsledkům dle DÚR změnou akustické situace od -0,4 dB do 1,1 dB v denní době a od -0,2 dB do 1,1 dB v noční době.

Ve výhledovém stavu v roce 2040+ se vypočtené hodnoty pohybují od  $L_{Aeq,16h} = 48,3$  dB do  $L_{Aeq,16h} = 55,7$  dB a v noční době od  $L_{Aeq,8h} = 42,8$  dB do  $L_{Aeq,8h} = 50,5$  dB. Aktualizace intenzit dopravy se na vypočtených hodnotách  $L_{Aeq,T}$  projeví oproti výsledkům dle DÚR změnou akustické situace od -1,8 dB do 1,2 dB v denní době a od -0,2 dB do 0,8 dB v noční době.

Výpočet prokázal, že ve všech místech (kromě bodů Bech\_05 a Dub\_02, kde se významně projevuje hluk z provozu na místních komunikacích) situovaných v okolí D0 511, nedochází v případě celkové akustické situace z provozu silniční dopravy k překročení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru ( $L_{Aeq,T} = 60/60$  dB v denní/noční době) a v chráněném venkovním prostoru staveb ( $L_{Aeq,T} = 60/50$  dB v denní/noční době) z dopravy na dálnicích

a silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy. Ve výpočtových bodech Bech\_05 (ulice Do Dubče v Běchovicích) a Dub\_02 (ulice Ke Kolodějskému zámku v Dubči) situovaných v chráněném venkovním prostoru staveb, ve kterých se vypočtené hodnoty  $L_{Aeq,T}$  v nočním období pohybují nad hygienickým limitem 50 dB (v intervalu 50,1 až 51,0 dB), byl proveden podrobnější rozbor jednotlivých příspěvků k akustické situaci z provozu silniční dopravy dle jednotlivých vlastníků, resp. správců komunikace. Z výsledků uvedených v předešlé tabulce vyplývá, že jde o výpočtové body Bech\_05 (ulice Do Dubče v Běchovicích) a Dub\_02 (ulice Ke Kolodějskému zámku v Dubči). Výsledky rozboru jsou uvedeny v následujících tabulkách.

**Tabulka 9: Výsledky výpočtu  $L_{Aeq,T}$  pro rozbor akustické situace u výpočtového bodu Bech\_05 dle aktualizovaných intenzit dopravy – příspěvky zdrojů**

Výp. bod	Výška bodu nad terénem [m]	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ ze silniční dopravy [dB]											
		Stav v roce 2025 se zprovozněním záměru						Stav v roce 2040+ se zprovozněním záměru					
		Celková akustická situace		Příspěvek Českobrodské		Příspěvek D0 510 a D0 511 včetně všech ramen MÚK		Celková akustická situace		Příspěvek Českobrodské		Příspěvek D0 510 a D0 511 včetně všech ramen MÚK	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
Bech_05	3,0	54,8	49,3	52,9	47,1	50,3	45,3	54,7	48,4	52,8	45,7	50,2	45,0
	6,0	55,7	50,1	53,7	47,8	51,3	46,2	55,5	49,2	53,5	46,5	51,1	45,9

**Tabulka 10: Výsledky výpočtu  $L_{Aeq,T}$  pro rozbor akustické situace u výpočtového bodu Dub\_02 dle aktualizovaných intenzit dopravy – příspěvky zdrojů**

Výp. bod	Výška bodu nad terénem [m]	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ ze silniční dopravy [dB]											
		Stav v roce 2025 se zprovozněním záměru						Stav v roce 2040+ se zprovozněním záměru					
		Celková akustická situace		Příspěvek Ke Kolodějskému zámku		Příspěvek D0 511		Celková akustická situace		Příspěvek Ke Kolodějskému zámku		Příspěvek D0 511	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
Dub_02	3,0	56,2	51,0	54,4	49,2	51,6	46,3	55,6	50,5	53,9	49,0	50,7	45,1
	6,0	56,1	50,9	54,0	48,8	52,0	46,7	55,5	50,3	53,5	48,6	51,1	45,5

Výsledky výpočtu uvedené v předešlých dvou tabulkách prokázaly, že na celkové akustické situaci se významněji podílí provoz na stávajících místních komunikacích než provoz na posuzované dálnici D0. V případě výpočtového bodu Bech\_05 jde o místní komunikaci Českobrodská. V případě výpočtového

bodů Dub\_02 jde o místní komunikaci Ke Kolodějskému zámku. Samotný příspěvek posuzované dálnice D0 se pohybuje pod úrovní hygienického limitu hluku 60/50 dB (den/noc) s dostatečnou rezervou.

Dále bylo v kontrolních výpočtových bodech Bech\_05 a Dub\_02 přistoupeno k porovnání celkové akustické situace z provozu silniční dopravy ve stavu v roce 2025 se zprovozněním D0 511 a bez zprovoznění D0 511 se zkapacitněním D0 510 dle aktualizovaných intenzit dopravy (podklad [27]). Kartogram aktualizovaných intenzit silniční dopravy pro stav v roce 2025 bez realizace D0 511 rovněž tvoří přílohu akustického posouzení. Porovnání je uvedeno v následujících tabulkách.

**Tabulka 11: Výsledky výpočtu  $L_{Aeq,T}$  pro rozbor akustické situace u výpočtového bodu Bech\_05 dle aktualizovaných intenzit dopravy – porovnání stavu bez a se zprovozněním D0 511**

Výp. bod	Výška bodu nad terénem [m]	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ ze silniční dopravy [dB]					
		Celková akustická situace – Stav v roce 2025					
		Bez D0 511		S D0 511		Rozdíl S D0 511- Bez D0 511	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
Bech_05	3,0	56,6	51,0	54,8	49,3	-1,8	-1,7
	6,0	57,2	51,5	55,7	50,1	-1,5	-1,4

**Tabulka 12: Výsledky výpočtu  $L_{Aeq,T}$  pro rozbor akustické situace u výpočtového bodu Dub\_02 dle aktualizovaných intenzit dopravy – porovnání stavu bez a se zprovozněním D0 511**

Výp. bod	Výška bodu nad terénem [m]	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ ze silniční dopravy [dB]					
		Celková akustická situace – Stav v roce 2025					
		Bez D0 511		S D0 511		Rozdíl S D0 511- Bez D0 511	
		Den	Noc	Den	Noc	Den	Noc
Dub_02	3,0	63,8	55,0	56,2	51,0	-7,6	-4,0
	6,0	63,4	54,6	56,1	50,9	-7,3	-3,7



Z porovnání výsledků ve výhledovém stavu v roce 2025 bez realizace D0 511 a s realizací D0 511 vyplývá, že v kontrolních výpočtových bodech Bech\_05 a Dub\_02 dochází ve stavu se zprovozněním D0 511 vlivem přerozdělení silniční dopravy v zájmovém území ke zlepšení akustické situace oproti stavu bez zprovozněním D0 511, a to v bodě Bech\_05 minimálně o 1,5 dB v denní době a o 1,4 dB v noční době, a v bodě Dub\_02 minimálně o 7,3 dB v denní době a o 3,7 dB v noční době.

Navržená protihluková opatření u D0 511 předložená v DÚR jsou dostatečná i v případě aktualizovaných intenzit dopravy v roce 2020 a vyhovují současným požadavkům pro splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

## 6 ZÁVĚR

Předmětem předkládaného akustického posouzení bylo vyhodnocení vlivu změn intenzit dopravy na dálnici D0 511 (dále jen D0 511) na akustickou situaci u nejbližších chráněných staveb nacházejících se v okolí D0 511. Jde o úsek Pražského okruhu mezi Běchovicemi a dálnicí D1.

Cílem zpracování dokumentu bylo vyhodnocení akustické situace na základě nových dopravních intenzit od TSK a IPR ze září 2020 [27], [29] vzhledem k výstupům uvedeným v akustickém posouzení pro DÚR [26]. Posouzení bylo provedeno z důvodu ověření parametrů a akustické účinnosti navržených PHS v DÚR [26]. V rámci předloženého posouzení bylo zpracováno porovnání výhledových stavů se záměrem.

Aktualizace intenzit dopravy se ve výhledovém stavu 2025 na vypočtených hodnotách  $L_{Aeq,T}$  projeví oproti výsledkům dle DÚR změnou akustické situace od -0,4 dB do 1,1 dB v denní době a od -0,2 dB do 1,1 dB v noční době. Ve výhledovém stavu 2040+ se aktualizace intenzit dopravy na vypočtených hodnotách  $L_{Aeq,T}$  projeví oproti výsledkům dle DÚR změnou akustické situace od -1,8 dB do 1,2 dB v denní době a od -0,2 dB do 0,8 dB v noční době.

Výpočet prokázal, že ve všech místech (kromě bodů Bech\_05 a Dub\_02, kde se významně projevuje hluk z provozu na místních komunikacích) situovaných v okolí D0 511 nedochází v případě celkové akustické situace z provozu silniční dopravy k překročení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru ( $L_{Aeq,T} = 60/60$  dB v denní/noční době) a v chráněném venkovním prostoru staveb ( $L_{Aeq,T} = 60/50$  dB v denní/noční době) z dopravy na dálnicích a silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy.

Ve výpočtových bodech Bech\_05 (ulice Do Dubče v Běchovicích) a Dub\_02 (ulice Ke Kolodějskému zámku v Dubči) situovaných v chráněném venkovním prostoru staveb bylo prokázáno, že na celkové akustické situaci se významněji podílí provoz na stávajících místních komunikacích než provoz na posuzované dálnici D0. V případě výpočtového bodu Bech\_05 jde o místní komunikaci Českobrodská. V případě výpočtového bodu Dub\_02 jde o místní komunikaci Ke Kolodějskému zámku. Samotný příspěvek posuzované dálnice D0 se pohybuje pod hygienickým limitem hluku 60/50 dB (den/noc) s dostatečnou rezervou.

Z porovnání výsledků ve výhledovém stavu v roce 2025 bez realizace D0 511 a s realizací D0 511 vyplývá, že v kontrolních výpočtových bodech Bech\_05 a Dub\_02 dochází ve stavu se zprovozněním D0 511 vlivem přerozdělení dopravy v zájmovém území ke zlepšení akustické situace oproti stavu bez zprovozněním D0 511, a to v bodě Bech\_05 minimálně o 1,5 dB v denní době a o 1,4 dB v noční době, a v bodě Dub\_02 minimálně o 7,3 dB v denní době a o 3,7 dB v noční době.

Navržená protihluková opatření u D0 511 předložená v DÚR jsou dostatečná i v případě aktualizovaných intenzit dopravy v roce 2020 a vyhovují současným požadavkům pro splnění hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.



## 7 POUŽITÉ PODKLADY A SOFTWARE

- [1] Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů;
- [2] Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- [3] Liberko, M.: Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy, VÚVA Brno, 1991, Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy (Zpravodaj MŽP ČR č. 3/1996);
- [4] Liberko, M. a kol.: Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy, Planeta č. 2/2005 – Hluk v životním prostředí, 2005;
- [5] Výpočtový software CadnaA, version 2021 (sestavení 181.5100), Datakustik GmbH, Greifenberg, Germany, 2020;
- [6] Internetové stránky – [www.nrl.cz](http://www.nrl.cz), [www.rsd.cz/doprava/scitani\\_2000/start.html](http://www.rsd.cz/doprava/scitani_2000/start.html), [www.scitani2010.rsd.cz](http://www.scitani2010.rsd.cz), [www.nahliznidokn.cuzk.cz](http://www.nahliznidokn.cuzk.cz), [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com), [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz), [www.zelpage.cz](http://www.zelpage.cz), [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz);
- [7] TP 219. Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí schváleno MD ČR, EDIP s.r.o. 02/2019;
- [8] TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, EDIP s.r.o., 2018;
- [9] Liberko, M., Ládyš, L.: Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011. Praha, 11/2011;
- [10] Ládyš, L. a kol.: Výpočet hluku z automobilové dopravy. Aktualizace metodiky. Manuál 2018;
- [11] Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí. Věstník Ministerstva zdravotnictví České republiky, částka 11, ročník 2017, vydáno 18. října 2017;
- [12] Odborné doporučení pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, verze 1.0, Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě, Národní referenční laboratoř pro komunální hluk, březen 2018;
- [13] Metodické usměrnění pro zajištění jednotného postupu orgánů ochrany veřejného zdraví a zdravotních ústavů při posuzování, resp. realizaci výpočtů hluku z automobilové dopravy, č. j. MZDR 39345/2019-1/OVZ ze dne 20. 9. 2019, Ministerstvo zdravotnictví České republiky;
- [14] NÁVRH ZMĚN V REAKCI NA „Metodické usměrnění pro zajištění jednotného postupu orgánů ochrany veřejného zdraví a zdravotních ústavů při posuzování, resp. realizaci výpočtů hluku z automobilové dopravy.“ Č. j. MZDR 39345/2019-1/OVZ ze dne 20. září 2019, Aktualizace metodiky Manuál 2018, EKOLA group, spol. s r.o., 2020;
- [15] Dodatek č. 1 – Metodické usměrnění pro zajištění jednotného postupu orgánů ochrany veřejného zdraví a zdravotních ústavů při posuzování, resp. realizaci výpočtů hluku z automobilové dopravy, č. j.: MZDR 39345/2019-2/OVZ ze dne 27. července 2020, Ministerstva zdravotnictví České republiky;
- [16] TP 104 Protihlukové clony pozemních komunikací, Ministerstvo dopravy, 11/2016;

- [17] Terénní průzkum řešeného území, EKOLA group, spol. s r.o.;
- [18] Fotodokumentace řešeného území, EKOLA group, spol. s r.o.;
- [19] Registr územní identifikace, adres a nemovitostí, ČUZK, 2020;
- [20] Digitální model terénu 4. generace, ČUZK, 2020;
- [21] Dokumentace pro územní řízení „D0 – úsek 511 – Běchovice – D1“, SDRUŽENÍ KONSORCIUM AFSA, 04/2018;
- [22] Dálnice D0, stavba 511, Běchovice – dálnice D1. Aktualizace dopravněinženýrských podkladů pro DÚR. Střednědobý výhled (úkol č. 16 – 7500 – H34c), Technická správa komunikací hlavního města Prahy, Úsek dopravního inženýrství, 2018;
- [23] Elektronický podklad sledované komunikační sítě, \*.shp s intenzitami dopravy, nočními podíly a rychlostí vozidel, Střednědobý výhled. Technická správa komunikací hlavního města Prahy, Úsek dopravního inženýrství, 2018;
- [24] Dálnice D0, stavba 511, Běchovice – dálnice D1. Aktualizace dopravněinženýrských podkladů pro DÚR. Dlouhodobý výhled, Institut plánování a rozvoje, 2018;
- [25] Elektronický podklad sledované komunikační sítě, \*.shp s intenzitami dopravy, nočními podíly a rychlostí vozidel, Dlouhodobý výhled. Institut plánování a rozvoje, 2018;
- [26] D0 511, Běchovice – dálnice D1, akustické posouzení pro DÚR, EKOLA group, spol. s r.o. (zak. č. 18.0307-04), 08/2018;
- [27] Dopravněinženýrské podklady pro soubor staveb východní části pražského okruhu (úkol č. 20 – 2135 –H23), Technická správa komunikací hlavního města Prahy, Úsek dopravního inženýrství, 09/2020;
- [28] Elektronický podklad sledované komunikační sítě, \*.shp s intenzitami dopravy, nočními podíly a rychlostí vozidel, Střednědobý výhled. Technická správa komunikací hlavního města Prahy, Úsek dopravního inženýrství, 09/2020;
- [29] Dopravněinženýrské podklady pro soubor staveb východní části pražského okruhu, dlouhodobý výhled (č. j. IPR PRAHA 6404/2020), Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 09/2020;
- [30] Elektronický podklad sledované komunikační sítě, \*.shp s intenzitami dopravy, nočními podíly a rychlostí vozidel, Dlouhodobý výhled. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 09/2020.

## 8 PŘÍLOHY

- 1) Intenzity automobilové dopravy dle DÚR, stav v roce 2025 se záměrem (podklad [22]);
- 2) Intenzity automobilové dopravy dle DÚR, stav v roce 2040+ se záměrem (podklad [24]);
- 3) Intenzity automobilové dopravy aktualizované v roce 2020, stav v roce 2025 se záměrem (podklad [27]);
- 4) Intenzity automobilové dopravy aktualizované v roce 2020, stav v roce 2040+ se záměrem (podklad [29]);
- 5) Intenzity automobilové dopravy aktualizované v roce 2020, stav v roce 2025 bez záměru, se zkapacitněním D0 510 (podklad [27]).









