

# Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ

Dokumentace dle § 8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

Hluková studie

Expertní příloha 3

## Objednatel



Správa a údržba silnic Pardubického kraje

## Zpracovatel



HBH Projekt spol. s r. o.

# Obsah

<b>1</b>	<b>Zadání Hlukové studie .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Hodnocené území a způsob výpočtu .....</b>	<b>4</b>
2.1	Hodnocené území .....	4
2.2	Vybrané výpočtové body .....	5
2.3	Způsob výpočtu .....	6
<b>3</b>	<b>Limitní hladiny hluku a intenzity dopravy .....</b>	<b>7</b>
3.1	Stanovení nejvyšších přípustných hladin hluku .....	7
3.2	Intenzity dopravy .....	8
<b>4</b>	<b>Výsledky výpočtů .....</b>	<b>9</b>
4.1	Vyhodnocení výpočtů .....	9
4.2	Porovnání variant Aktivních .....	11
4.3	Porovnání variant Aktivních s variantou Nulovou .....	11
4.4	Návrh protihlukových opatření .....	15
4.4.1	Protihluková opatření na nové silnici II/312 .....	15
4.4.2	Protihluková opatření na stávající silniční síti .....	16
4.4.2.1	Místní komunikace (ulice Újezdská) v Chocni .....	17
4.4.2.2	Silnice III/3058 v Běstovicích .....	19
4.4.2.3	Silnice III/31610 (ulice Na Křepčích) v Chocni .....	20
4.5	Vliv plánovaného obchvatu Běstovic .....	22
<b>5</b>	<b>Shrnutí .....</b>	<b>25</b>
5.1	Shrnutí výsledků výpočtů .....	25
5.2	Hluk z výstavby .....	27
5.3	Monitoring hluku .....	27
5.4	Opatření pro další přípravu .....	27
<b>6</b>	<b>Seznam použitých podkladů .....</b>	<b>28</b>

## Seznam příloh:

- Příloha 1:** Hlukové zatížení území – **varianta Nulová** – noční doba – rok 2046  
**Příloha 2:** Hlukové zatížení území – **varianta Aktivní-červená** – noční doba – rok 2046  
**Příloha 3:** Hlukové zatížení území – **varianta Aktivní-modrá** – noční doba – rok 2046  
**Příloha 4:** Hlukové zatížení území – **varianta Aktivní-červená s PHS** – noční doba – rok 2046

# 1 Zadání Hlukové studie

Předložená Hluková studie byla zpracována jako součást dokumentace dle § 8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (rozsah dle přílohy č. 4 zákona) pro stavbu **Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ.**

V Dokumentaci EIA je hodnoceno technické řešení záměru ve stupni Studie proveditelnosti zpracované firmou Prodin v říjnu 2019 [7].

Předmětem posuzovaného záměru je výstavba přeložky silnice II/312, respektive prodloužení této silnice k nadřazené silniční síti. Přeložka silnice II/312 zajistí napojení Chocně a přilehlého regionu na dálnici D35 prostřednictvím MÚK Vysoké Mýto – západ. Zároveň bude komunikace sloužit jako severní obchvat Vysokého Mýta a severní obchvat Chocně. Začátek přeložky je v MÚK Vysoké Mýto – západ, konec přeložky je na stávající silnici II/312 mezi obcemi Hemže a Mostek. Délka přeložky II/312 je 12.560 km, s částečným využitím modernizovaného úseku silnice II/357 mezi Vysokým Mýtem a Chocní v délce 1.36 km.

Hodnocené varianty:

- **varianta Nulová** – stávající stav silniční sítě, včetně dálnice D35
- **varianta Aktivní-červená** – silniční síť po výstavbě přeložky silnice II/312
- **varianta Aktivní-modrá** – silniční síť po výstavbě přeložky silnice II/312 s variantním trasováním západně od Chocně
- **varianta Aktivní-červená s PHS** – silniční síť po výstavbě přeložky silnice II/312, včetně navržených protihlukových stěn (PHS)

V severní části Chocně a v Běstovicích byl pak prověřen vliv plánovaného obchvatu Běstovic (navazující záměr):

- **varianta Aktivní s obchvatem Běstovic** – silniční síť, kdy na realizovanou posuzovanou přeložku silnice II/312 naváže realizace přeložky silnice II/317 – obchvatu Běstovic

Pro modelové situace byly použity intenzity dopravy pro rok 2046 (zprovoznění posuzovaného záměru 2026 plus 20 let).

Cílem Hlukové studie je vyhodnocení výhledového hlukového zatížení v okolí navrhovaných variant záměru, ověření případné potřeby realizace protihlukových opatření a vyhodnocení očekávaných změn hlukového zatížení v okolí stávající silniční sítě.

Hluková studie byla během svého zpracování konzultována s pracovníky KHS Ústí nad Orlicí. Jejich připomínky a podněty byly zapracovány.

## Zpracovatel Hlukové studie:

HBH Projekt spol. s r.o.

Kabátníkova 216/5, 602 00 Brno

Ateliér modelování

Ing. Vladimír Kryl v.kryl@hbh.cz

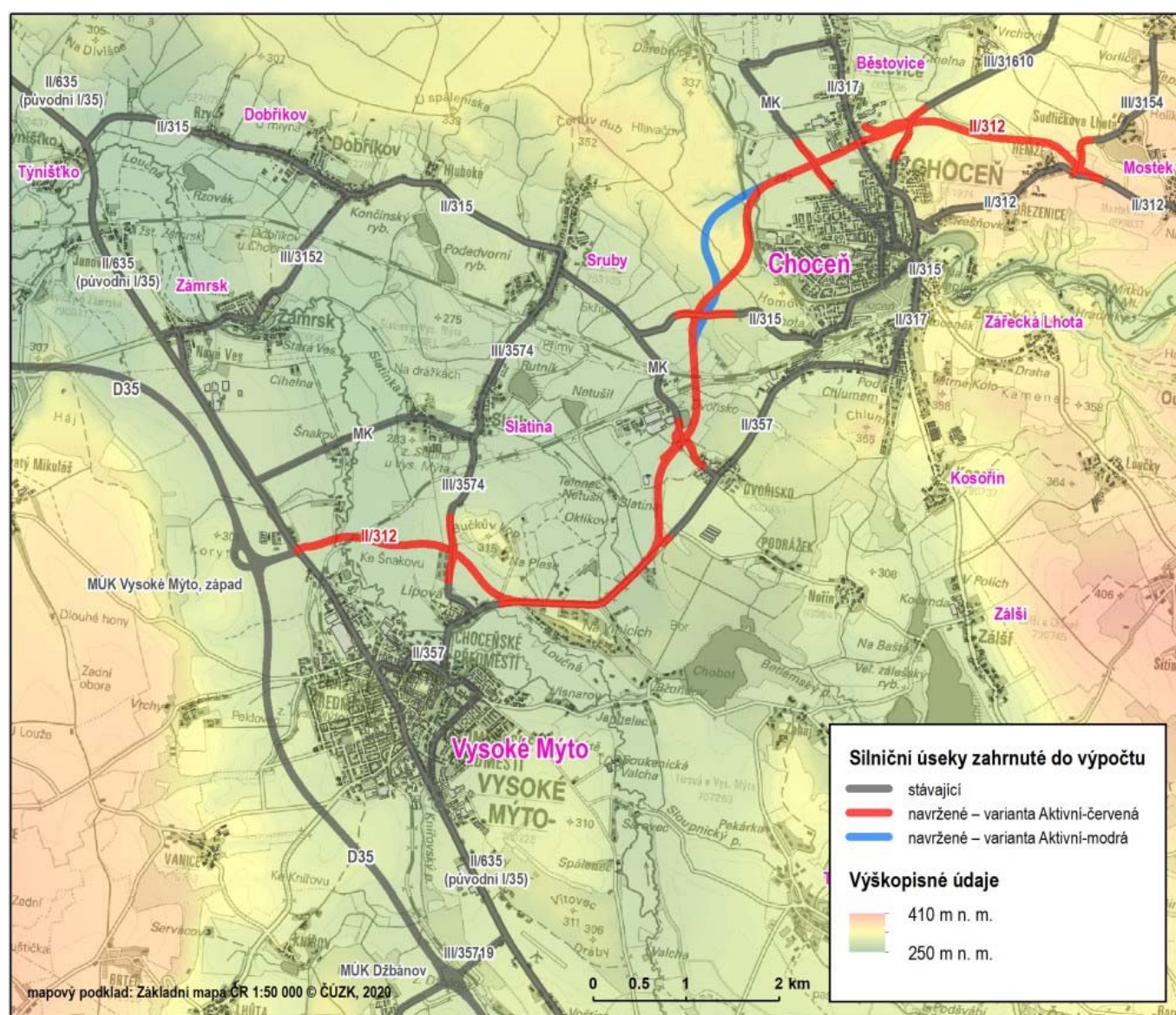
Mgr. David Kouřil d.kouril@hbh.cz

## 2 Hodnocené území a způsob výpočtu

### 2.1 Hodnocené území

Rozsah záměru je definován Studií proveditelnosti pro záměr **Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ**, kterou zpracoval Prodin v říjnu 2019 [7].

Jedná se o novostavbu silnice II. třídy v extravilánu. Začátek stavby je v budoucí okružní křižovatce silnice I/35 a přivaděče dálnice D35 od MÚK Vysoké Mýto – západ. Konec stavby je na stávající silnici II/312 mezi obcemi Hemže a Mostek. Tato navržená trasa je hodnocena jako **varianta Aktivní-červená**. V rámci Studie proveditelnosti bylo na základě požadavku města Choceň zpracováno variantní řešení v místě křížení lesního celku mezi km 6.5-9.0, které je předmětem tohoto hodnocení jako **varianta Aktivní-modrá**.



**Obrázek 1: Umístění posuzovaného záměru**

Výpočtové území je definováno v širším okolí hodnocené trasy tak aby zahrnovalo i navazující komunikace a zahrnuje cca 37.8 km<sup>2</sup>. V území v okolí jednotlivých navrhovaných variant se nenachází žádné jiné významné zdroje hluku kromě hluku ze silniční dopravy.



## 2.2 Vybrané výpočtové body

Vybrané výpočtové body byly zvoleny v chráněném venkovním prostoru staveb a vybraných ostatních staveb, jejich přehled je uveden v následující tabulce.

**Tabulka 1: Přehled vybraných výpočtových bodů**

bod	sídlo	adresa	druh nemovitosti	orientace zájmové fasády
1	Vysoké Mýto	V Peklovcích 509	bytový dům	fasáda k budoucí dálnici D35
2	Vysoké Mýto	V Peklovcích 464	řadový rodinný dům	fasáda k budoucí dálnici D35
3	Vysoké Mýto	Hradecká 337	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
4	Vysoké Mýto	Hradecká 222	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
5	Slatina	Slatina 87	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
6	Vysoké Mýto	Na Stráni 498	řadový rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
7	Vysoké Mýto	Lipová 148	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
8	Vysoké Mýto	Na Plese 156	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
9	Vysoké Mýto	Na Plese 606	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
10	Vysoké Mýto	Vinice 350	rodinný dům	fasáda ke stávající silnici II/357 / budoucí II/312
11	Vysoké Mýto	Na Plese 159	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
12	Choceň	U Dvořiska 1733	administrativa	fasáda k budoucí silnici II/312
13	Choceň – Dvořisko	Dvořisko 50	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
14	Choceň – Dvořisko	Dvořisko 14	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
15	Choceň	Smetanova 1876	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
16	Choceň	Špálova 1874	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
17	Choceň	Marš. Žukova 1893	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
18	Choceň	Újezdská 1908	rodinný dům	fasáda k ulici Újezdská
19	Choceň	Újezdská 1467	bytový dům	fasáda k ulici Újezdská
20	Běstovice	Běstovice 92	rodinný dům	fasáda ke stávající silnici III/3058
21	Běstovice	Běstovice 83	rodinný dům	fasáda ke stávající silnici II/317
22	Choceň	Na Bílé 1231	zemědělská stavba	fasáda k budoucí silnici II/312
23	Choceň	Na Bílé 1231	objekt k bydlení	fasáda ke stávající silnici II/317
24	Choceň	Na Bílé 1425	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
25	Choceň	Na Bílé 1094	rodinný dům	fasáda ke stávající silnici II/317
26	Choceň	Na Křepčích 391	rodinný dům	fasáda k okružní křižovatce
27	Choceň	Na Křepčích 1884	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
28	Choceň	Na Křepčích 423	rodinný dům	fasáda ke stávající silnici III/31610 / budoucí II. tř.
29	Choceň	Luční 1797	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
30	Hemže	Hemže 12	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
31	Hemže	Hemže 19	rodinný dům	fasáda ke stávající i nové trase II/312
32	Hemže	Hemže 20	rodinný dům	fasáda ke stávající i nové trase II/312

## 2.3 Způsob výpočtu

Pro stanovení rozsahu zatížení území hlukem byl v programu SoundPLAN zpracován trojrozměrný model terénu širšího území, do kterého byly vloženy osy jednotlivých komunikací a okolní zástavba. Pro digitální model terénu byla použita data ZABAGED.

Výpočet byl proveden výpočtovým programem SoundPLAN, v8.2, použitý standard NMPB 96 (Guide du Bruit), terén (Ground factor)  $G=0,6$ . Vlivy meteo – příznivé podmínky po šíření hluku denní doba 50 %, noční doba 90 %.

Při výpočtu nebyl zohledněn útlum lesními porosty a stávající krajinnou zelení, tzn., že při zavedení těchto parametrů výpočtu jsou vypočtené hodnoty na straně bezpečnosti v intervalu 0 až +2 dB.

Hlukové zatížení území je v grafických přílohách dokumentováno barevnými izofonami (výška 2 m nad terénem) a hodnotami hluku v chráněném venkovním prostoru staveb v denní a noční době na úrovni jednotlivých podlaží.

Výpočtové rychlosti byly zadávány jako max. povolené rychlosti (trasa obchvatu a extravilán 90 km/h, intravilán obce 50 km/h), které byly upřesněny dle aktuálního dopravního značení.

Pro vyhodnocení akustických účinků bylo přihlédnuto k požadavkům a ustanovením nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění a k příslušným normám z oblasti akustiky.

## 3 Limitní hladiny hluku a intenzity dopravy

### 3.1 Stanovení nejvyšších přípustných hladin hluku

Podle § 12, odst. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění, se hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A  $L_{Aeq,T}$  (50 dB) a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době:

**Tabulka 2: Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru (viz Příloha 3, Část A, Tabulka č. 1 nařízení vlády č. 272/2011 Sb.)**

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

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají.

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

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce:

- 1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů. Pro hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, které byly uvedeny do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na dráhách, 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.
- 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. 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.
- 4) Použije se pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže.

Pro silnice a dálnice jsou pak hygienické limity hluku v jejich okolí následující:

#### pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy

- pro den od 6:00 do 22:00 hod  $L_{Aeq,T} = 60$  dB
- pro noc od 22:00 do 6:00 hod  $L_{Aeq,T} = 50$  dB

#### pro hluk z dopravy na silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích

- pro den od 6:00 do 22:00 hod  $L_{Aeq,T} = 55$  dB
- pro noc od 22:00 do 6:00 hod  $L_{Aeq,T} = 45$  dB

#### pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích s korekcí na starou hlukovou zátěž

- pro den od 6:00 do 22:00 hod  $L_{Aeq,T} = 70$  dB
- pro noc od 22:00 do 6:00 hod  $L_{Aeq,T} = 60$  dB

**Hlukové posouzení hodnoceného záměru a změn na související silniční síti je pak provedeno ve vztahu k následujícím limitům:**

**pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy – dále označen jako L1**

- pro den od 6:00 do 22:00 hod  $L_{Aeq,T} = 60$  dB
- pro noc od 22:00 do 6:00 hod  $L_{Aeq,T} = 50$  dB

**pro hluk z dopravy na silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích – dále označen jako L2**

- pro den od 6:00 do 22:00 hod  $L_{Aeq,T} = 55$  dB
- pro noc od 22:00 do 6:00 hod  $L_{Aeq,T} = 45$  dB

**Hlukový limit s korekcí na starou hlukovou zátěž nebyl uplatněn, viz kapitola 4.4.2.**

Je třeba konstatovat, že i přes výše uvedené je stanovení hygienických limitů hluku v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví.

## 3.2 Intenzity dopravy

Intenzity dopravy byly převzaty z [8] a vzhledem k rozsahu silniční sítě zahrnuté do dopravního modelu jsou součástí Expertní přílohy 5 Dokumentace EIA.

Pro modelové situace byly použity intenzity dopravy pro rok **2046** (zprovoznění posuzovaného záměru 2026 plus 20 let).

Použité hodnoty intenzit dopravy zohledňují stav, kdy je dálnice D35 zprovozněná ve všech aktuálně realizovaných, nebo připravovaných úsecích, od Hradce Králové po Mohelnici.



## 4 Výsledky výpočtů

### 4.1 Vyhodnocení výpočtů

Výsledky výpočtů jsou prezentovány v **Přílohách 1-4**, jednak jako izofony (plošné hlukové zatížení území) pro noční dobu a jednak jako tabelární hodnoty hluku ve vybraných výpočtových bodech na úrovni jednotlivých podlaží v denní a noční době, a to na fasádě orientované ke zdroji hluku. V záhlaví tabulek je pak uveden příslušný hygienický limit (L1, nebo L2 – viz kapitola 3.1) vztahující se ke kategorii komunikace ze které je v daném výpočtovém bodě hluk převažující. Hodnoty hluku překračující hygienický limit jsou vyznačeny červeně.

Pro zjištění, zda je dodržen stanovený hygienický limit je v posuzovaném případě rozhodující noční doba (od 22:00 do 6:00 hod). Pokud je v noční době dodržen stanovený hygienický limit, pak je hygienický limit dodržen i pro denní dobu (od 6:00 do 22:00 hod).

**Příloha 1:** Hlukové zatížení území – varianta Nulová – noční doba – rok 2046

**Příloha 2:** Hlukové zatížení území – varianta Aktivní-červená – noční doba – rok 2046

**Příloha 3:** Hlukové zatížení území – varianta Aktivní-modrá – noční doba – rok 2046

**Příloha 4:** Hlukové zatížení území – varianta Aktivní-červená s PHS – noční doba – rok 2046

Rekapitulace hlukového zatížení ve výpočtových bodech pro všechny hodnocené varianty je uvedena následující tabulce. Výsledky výpočtů pro jednotlivé okruhy jsou okomentovány v následujících podkapitolách 4.1-4.5. Vypočtené hodnoty hluku v jednotlivých výpočtových bodech je nutné interpretovat na základě orientace fasády k hodnocenému zdroji hluku.

**Tabulka 3: Rekapitulace hlukového zatížení ve vybraných výpočtových bodech (rok 2046)**

bod	adresa	podlaží	limit		varianta Nulová		varianta Aktivní červená		varianta Aktivní modrá		varianty Aktivní s PHS	
			den dB(A)	noc dB(A)	den dB(A)	noc dB(A)	den dB(A)	noc dB(A)	den dB(A)	noc dB(A)	den dB(A)	noc dB(A)
1	V Peklovcích 509	přízemí	60	50	45.7	40.9	46.0	41.2	46.0	41.2	46.0	41.2
		patro 1	60	50	48.3	43.6	48.7	44.0	48.7	44.0	48.7	44.0
		patro 2	60	50	50.2	45.6	50.6	46.0	50.6	46.0	50.6	46.0
		patro 3	60	50	50.9	45.8	51.3	46.2	51.3	46.2	51.3	46.2
		patro 4	60	50	51.1	45.9	51.6	46.4	51.6	46.4	51.6	46.4
		patro 5	60	50	51.3	46.1	51.8	46.5	51.8	46.5	51.8	46.5
2	V Peklovcích 464	přízemí	60	50	47.1	41.6	47.4	41.8	47.4	41.8	47.4	41.8
		patro 1	60	50	48.5	43.2	48.8	43.5	48.8	43.5	48.8	43.5
3	Hradecká 337	přízemí	60	50	57.2	52.9	59.2	54.6	59.2	54.6	57.9	53.4
4	Hradecká 222	přízemí	60	50	56.3	52.1	57.6	53.3	57.6	53.3	56.9	52.6
		patro 1	60	50	58.0	53.4	59.3	54.5	59.3	54.5	58.6	53.8
5	Slatina 87	přízemí	60	50	40.0	35.3	40.7	36.2	40.7	36.2	40.7	36.2
		patro 1	60	50	41.8	36.8	42.2	37.4	42.2	37.4	42.2	37.4
6	Na Stráni 498	přízemí	60	50	52.4	46.3	54.0	48.5	54.0	48.5	53.5	48.0
		patro 1	60	50	52.8	46.6	54.4	48.8	54.4	48.8	53.9	48.2
7	Lipová 148	přízemí	60	50	58.2	53.7	57.3	52.5	57.3	52.5	54.7	49.9
		patro 1	60	50	59.6	54.5	58.3	53.2	58.3	53.2	55.9	50.6
8	Na Plese 156	přízemí	60	50	44.7	40.7	46.9	42.8	46.9	42.8	47.1	43.0
		patro 1	60	50	45.6	41.0	48.3	43.7	48.3	43.7	48.5	43.9

## Hluková studie

## Expertní příloha 3

bod	adresa	podlaží	limit		varianta Nulová		varianta Aktivní červená		varianta Aktivní modrá		varianty Aktivní s PHS	
9	Na Plese 606	přízemí	60	50	49.0	44.6	50.7	46.4	50.7	46.4	51.0	46.6
		patro 1	60	50	49.9	45.5	52.1	47.7	52.1	47.7	52.3	47.9
10	Vinice 350	přízemí	60	50	61.3	56.4	62.4	57.3	62.5	57.3	53.4	49.0
		patro 1	60	50	62.2	56.9	63.2	57.7	63.2	57.7	54.0	49.4
11	Na Plese 159	přízemí	60	50	46.0	42.2	48.7	44.3	48.7	44.3	48.7	44.3
		přízemí	60	50	38.5	34.7	54.7	49.9	54.7	49.9	54.7	49.9
12	U Dvořiska 1733	přízemí	60	50	38.5	34.7	54.7	49.9	54.7	49.9	54.7	49.9
13	Dvořisko 50	přízemí	60	50	41.2	36.7	48.6	44.2	48.6	44.2	48.6	44.2
		patro 1	60	50	42.3	37.5	49.9	45.2	49.9	45.2	49.9	45.2
14	Dvořisko 14	přízemí	60	50	48.9	43.5	51.3	46.6	51.3	46.6	51.3	46.6
		patro 1	60	50	49.9	44.0	51.9	46.9	51.9	46.9	51.9	46.9
15	Smetanova 1876	přízemí	60	50	27.9	23.7	45.2	40.5	41.8	37.4	45.2	40.5
		patro 1	60	50	29.5	25.2	47.2	42.4	44.6	40.0	47.2	42.4
16	Špálova 1874	přízemí	60	50	28.9	24.6	47.1	42.3	45.8	41.2	47.1	42.3
17	Marš. Žukova 1893	přízemí	60	50	38.6	34.5	49.7	45.6	49.7	45.7	49.6	45.5
		patro 1	60	50	39.2	35.0	50.4	46.0	50.4	46.1	50.3	45.9
18	Újezdská 1908	přízemí	55	45	50.9	44.3	56.5	50.8	56.5	50.8	56.5	50.8
		patro 1	55	45	51.2	44.5	57.0	51.0	56.9	51.0	56.9	51.0
19	Újezdská 1467	přízemí	55	45	50.0	44.0	54.5	48.6	54.5	48.6	54.4	48.5
		patro 1	55	45	50.5	44.4	55.0	49.0	55.0	49.0	54.9	48.8
		patro 2	55	45	50.6	44.4	55.0	49.0	55.0	48.9	54.9	48.8
		patro 3	55	45	50.6	44.4	55.0	48.8	55.0	48.8	54.8	48.7
		patro 4	55	45	50.4	44.2	54.7	48.6	54.7	48.6	54.6	48.5
		patro 5	55	45	50.2	44.0	54.5	48.3	54.5	48.3	54.3	48.2
20	Běstovice 92	přízemí	55	45	53.4	48.3	58.1	52.2	58.1	52.2	58.1	52.2
		patro 1	55	45	53.8	48.6	58.4	52.4	58.4	52.4	58.4	52.4
21	Běstovice 83	přízemí	60	50	63.3	58.1	62.2	57.3	62.2	57.3	62.2	57.3
		patro 1	60	50	63.7	58.3	62.6	57.5	62.6	57.5	62.6	57.5
22	Na Bílé 1231	přízemí	60	50	47.1	43.5	52.2	47.7	52.2	47.7	44.3	40.6
		patro 1	60	50	48.6	44.5	53.7	49.2	53.7	49.2	47.7	44.0
23	Na Bílé 1231	přízemí	60	50	52.7	48.6	56.6	52.3	56.6	52.3	51.4	47.6
		patro 1	60	50	54.5	49.6	57.8	53.3	57.8	53.3	53.5	49.2
		patro 2	60	50	54.3	49.1	58.3	53.6	58.4	53.6	53.8	49.3
24	Na Bílé 1425	přízemí	60	50	59.6	54.4	60.8	55.9	60.8	55.9	57.9	53.0
		patro 1	60	50	59.8	54.6	62.2	57.3	62.2	57.3	58.1	53.2
25	Na Bílé 1094	přízemí	60	50	64.4	59.1	63.5	58.6	63.5	58.5	63.4	58.5
		patro 1	60	50	64.4	59.0	63.5	58.5	63.5	58.5	63.4	58.4
26	Na Křepčích 391	přízemí	60	50	58.0	52.6	64.9	60.2	64.9	60.2	64.9	60.2
27	Na Křepčích 1884	přízemí	60	50	42.4	38.7	48.2	44.3	48.2	44.2	46.7	42.7
		patro 1	60	50	44.0	39.8	49.4	45.2	49.4	45.1	48.0	43.8
28	Na Křepčích 423	přízemí	55 / 60	45 / 50	54.3	48.6	62.7	57.9	62.7	57.9	62.7	57.9
29	Luční 1797	přízemí	60	50	37.9	33.3	45.3	41.1	45.3	41.1	45.1	40.9
		patro 1	60	50	38.4	33.7	46.0	41.7	46.0	41.7	45.8	41.4
30	Hemže 12	přízemí	60	50	44.3	41.5	48.2	44.2	48.2	44.2	48.2	44.2
		patro 1	60	50	45.6	42.6	50.1	46.0	50.1	46.0	50.1	46.0
31	Hemže 19	přízemí	60	50	57.5	53.5	53.3	48.5	53.3	48.5	53.3	48.5
32	Hemže 20	přízemí	60	50	66.5	61.8	59.2	53.4	59.2	53.4	59.2	53.4

60 / 50 – limit L1 – den / noc – pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy

55 / 45 – limit L2 – den / noc – pro hluk z dopravy na silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy ...

XX.X – hodnoty splňující hygienický limit (L1, nebo L2, dle převažujícího zdroje hluku)

XX.X – hodnoty překračující hygienický limit (L1, nebo L2, dle převažujícího zdroje hluku)

## 4.2 Porovnání variant Aktivních

Trasa **varianty Aktivní-modré** je až na úsek v km 6.5-9.0 vedena ve stejné stopě jako **varianta Aktivní-červená**. Ve variantně vedeném úseku v km 6.5-9.0 se v okolí trasy varianty Aktivní-modré nenachází žádné venkovní prostory staveb, ve kterých by bylo možné očekávat překračování hygienických limitů hluku. Z pohledu potencionálního překračování hygienických limitů hluku jsou tedy obě varianty srovnatelné.

Z hlediska absolutního zatížení území hlukem z provozu na nové silnici II/312 však lze uvést, že ve variantě Aktivní-modré bude hlukové zatížení území západního okraje Chocně (zahrádky) nižší než u varianty Aktivní-červené, i když hygienické limity hluku v tomto území v žádné z hodnocených variant překračovány nebudou.

## 4.3 Porovnání variant Aktivních s variantou Nulovou

**Pozitivním projevem** obou variant Aktivních je pokles hlukového zatížení v intravilánu Vysokého Mýta, v převážné části intravilánů Chocně a Běstovic, a i na převážné části okolní silniční sítě.

**Negativní projevem** obou variant Aktivních je nárůst hlukového zatížení, jednak v okolí hlavní trasy, kdy nárůst většinou nepřekračuje limitní hladinu hluku, nebo je redukovatelný pomocí navržených protihlukových stěn, a jednak na stávajících komunikacích mezi Chocní a Běstovicemi, způsobený změnou distribuce dopravy v návaznosti na připojení obchvatu na stávající komunikační síť bez využití silnice II/317, a to v ulicích **Újezdská a Na Křepčích** v Chocni a **kolem silnice III/3058** v Běstovicích.

Realizace variant Aktivních způsobí **mírné navýšení intenzit dopravy na dálnici D35** (která je zahrnuta i do varianty Nulové). Výpočty bylo ověřeno, že hodnoty hluku v okrajové zástavbě Vysokého Mýta nebudou překračovat hygienické limity hluku a protihlukové stěny navržené na dálnici D35 (ve stupni DSP) vyhoví i pro dopravní zatížení pro výhled roku 2046 po zprovoznění hodnoceného záměru.

Vliv variant Aktivních na změnu hlukového zatížení území z dopravy ve vybraných reprezentativních profilech dotčených sídel je rámcově vyhodnocen v následujících tabulkách – změna je vyhodnocena jako změna **emisní** hluchosti dopravního proudu – lokality, kde dojde ke zhoršení hlukové situace jsou dále detailně vyhodnoceny v následující kapitole 4.4.

### Vysoké Mýto – ul. Českých bratří

varianta Nulová				varianty Aktivní				změna emisní hluchosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	dB	dB
287.1	40.9	51.2	13.1	155.0	11.8	27.6	3.5	-4.2	-4.8

V zástavbě podél ulice Českých bratří dojde k významnému poklesu hlukového zatížení o cca 4.2-4.8 dB vlivem snížení intenzity dopravy a poklesu podílu nákladních automobilů v dopravním proudu.

### Vysoké Mýto – ul. Pražská

varianta Nulová				varianty Aktivní				změna emisní hluchosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	osobní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	dB	dB
302.7	48.4	53.8	15.9	212.9	16.4	37.6	5.2	-3.3	-4.0

V zástavbě podél ulice Pražská dojde k významnému poklesu hlukového zatížení o cca 3.3-4.0 dB vlivem snížení intenzity dopravy a poklesu podílu TN v dopravním proudu.

### Vysoké Mýto – ul. Lipová

varianta Nulová				varianty Aktivní				změna emisní hluchosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	osobní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	dB	dB
413.5	69.6	73.7	22.7	248.2	16.3	43.9	5.0	-3.9	-4.3

V zástavbě podél ulice Lipová dojde k významnému poklesu hlukového zatížení o cca 3.9-4.3 dB vlivem snížení intenzity dopravy a poklesu podílu TN v dopravním proudu.

**Slatina, Sruby**

varianta Nulová				varianty Aktivní				změna emisní hlučnosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	osobní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	dB	dB
101.3	4.6	18.0	1.2	50.2	2.4	8.8	0.6	-2.7	-2.9

V zástavbě obcí Lipová a Sruby dojde k významnému poklesu hlukového zatížení o cca 2.7-2.9 dB vlivem snížení intenzity dopravy a poklesu podílu TN v dopravním proudu.

**Choceň – Dvořiško, okolí průtahu stávající II/357**

varianta Nulová				varianty Aktivní				změna emisní hlučnosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	osobní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	dB	dB
361.3	68.1	64.5	22.4	174.0	29.4	30.9	9.5	-3.7	-4.0

V zástavbě Chocně-část Lipová dojde k významnému poklesu hlukového zatížení o cca 3.7-4.0 dB vlivem snížení intenzity dopravy a poklesu podílu TN v dopravním proudu.

**Choceň – ul. Vysokomýtská**

varianta Nulová				varianty Aktivní				změna emisní hlučnosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	osobní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	dB	dB
316.3	57.2	56.3	18.7	133.5	20,7	23.8	6.8	-4.5	-4.8

V zástavbě Chocně podél ulice Vysokomýtská dojde k významnému poklesu hlukového zatížení o cca 4.5-4.8 dB vlivem snížení intenzity dopravy a poklesu podílu TN v dopravním proudu.

**Choceň – ul. Újezdská**

varianta Nulová				varianty Aktivní				změna emisní hlučnosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	osobní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	dB	dB
31.5	1.2	5.5	0.3	87.1	4.0	15.7	1.1	+4.8	+5.0

V zástavbě Chocně podél ulice Újezdská lze očekávat navýšení hlukového zatížení v okolní zástavbě o cca 4.8-5.0 dB. Toto navýšení je způsobeno zvýšením intenzit dopravy na ulici Újezdská. Toto navýšení intenzit dopravy je způsobeno napojením ul. Újezdská na nový obchvat, čímž část řidičů z napojené oblasti využije této nabídky, zatímco ve variantě Nulové jezdí přes centrum Chocně a ulici Na Bílé. Navýšení hluku je relativně vysoké, nicméně intenzity dopravy z hlediska absolutních čísel výhledu roku 2046 (1 405 voz./24 hod.) nejsou vysoké. Navýšení dopravy predikované ve stupni vyhledávací studie se může lišit od hodnot kterých bude dosaženo po zprovoznění obchvatu a bude záležet na míře využití nového napojení. **Problematika navýšení hlukového zatížení na ulici Újezdská je komentována v následující kapitole 4.4.2.**

**Choceň – ul. Újezdská – po realizaci obchvatu Běstovic**

varianty Aktivní				varianty Aktivní – s obchvatem Běstovic				změna emisní hlučnosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	osobní	nákladní	osobní	osobní	nákladní	dB	dB
87.1	4.0	15.7	1.1	90.5	4.2	16.2	1.2	+0.2	+0.2

Po realizaci obchvatu Běstovic zůstane hluková situace podél ul. Újezdská v podstatě bez změny (navýšení o 0.2 dB je nevýznamné), oproti stavu bez obchvatu Běstovic.

**Vliv plánovaného obchvatu Běstovic je komentován v následující kapitole 4.5.**



**Běstovice – okolí silnice III/3058**

varianta Nulová				varianty Aktivní				změna emisní hlučnosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	dB	dB
16.9	3.1	3.1	1.0	110.0	7.2	19.7	2.1	+4.3	+4.4

V Běstovicích, u zástavby kolem silnice III/3058 lze očekávat navýšení hlukového zatížení o cca 4.3-4.4 dB. Toto navýšení je způsobeno zvýšením intenzity dopravy na silnici III/3058, což se promítne do navýšení emisní hlučnosti. Toto navýšení dopravy je způsobeno napojením ul. Újezdská na nový obchvat, čímž většina řidičů přijíždějících od severu (Bošín, Skořenice) využije tuto trasu, zatímco ve variantě Nulové jedou po silnici II/317 přes Běstovice. Navýšení hluku je relativně vysoké, nicméně intenzity dopravy z hlediska absolutních čísel výhledu roku 2046 (2 054 voz./24 hod.) nejsou vysoké. Navýšení dopravy predikované ve stupni vyhledávací studie se může lišit od hodnot kterých bude dosaženo po zprovoznění obchvatu a bude záležet na míře využití nového napojení.

**Problematika navýšení hlukového zatížení v okolí silnice III/3058 je komentována v následující kapitole 4.4.2.**

**Běstovice – okolí silnice III/3058 – po realizaci obchvatu Běstovic**

varianty Aktivní				varianty Aktivní – s obchvatem Běstovic				změna emisní hlučnosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	osobní	nákladní	osobní	osobní	nákladní	dB	dB
110.0	7.2	19.7	2.1	12.4	2.9	2.2	0.9	-5.8	-4.7

Po realizaci obchvatu Běstovic se hluková situace podél silnice III/3058 zlepší až na hodnoty stávajícího stavu.

**Vliv plánovaného obchvatu Běstovic je komentován v následující kapitole 4.5.**

**Běstovice – okolí silnice II/317**

varianta Nulová				varianty Aktivní				změna emisní hlučnosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	dB	dB
222.6	35.3	39.4	11.4	95.0	26.0	16.9	8.6	-1.1	-0.9

V Běstovicích podél stávající silnice II/317 dojde k poklesu hlukového zatížení o cca 0.9-1.1 dB vlivem snížení intenzity dopravy.

**Běstovice – okolí silnice III/317 – po realizaci obchvatu Běstovic**

varianty Aktivní				varianty Aktivní – s obchvatem Běstovic				změna emisní hlučnosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	osobní	nákladní	osobní	osobní	nákladní	dB	dB
95.0	26.0	16.9	8.6	29.5	3.0	5.2	0.9	-7.6	-7.9

Po realizaci obchvatu Běstovic dojde k významnému zklidnění kolem silnice II/317 v centru Běstovic, prakticky veškerá doprava přejde na nový obchvat.

**Vliv plánovaného obchvatu Běstovic je komentován v následující kapitole 4.5.**

**Chocně – ul. Na Bílé (silnice II/317)**

varianta Nulová				varianty Aktivní				změna emisní hlučnosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	dB	dB
222.6	35.3	39.4	11.4	118.6	30.5	21.1	10.3	-1.1	-0.8

V zástavbě Chocně podél ulice Na Bílé dojde k poklesu hlukového zatížení o cca 0.8-1.1 dB vlivem snížení intenzity dopravy.

**Chocně – ul. Na Bílé (silnice II/317) – po realizaci obchvatu Běstovic**

varianty Aktivní				varianty Aktivní – s obchvatem Běstovic				změna emisní hlučnosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	osobní	nákladní	osobní	osobní	nákladní	dB	dB
118.6	30.5	21.1	10.3	35.7	3.7	6.3	1.3	-8.0	-8.4

Po realizaci obchvatu Běstovic dojde k významnému zklidnění ul. Na Bílé (silnice II/317), prakticky veškerá doprava přejde na nový obchvat.

Vliv plánovaného obchvatu Běstovic je komentován v následující kapitole 4.5.

**Chocně – ul. Na Křepčích**

varianta Nulová				varianty Aktivní				změna emisní hlučnosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	dB	dB
41.1	2.0	7.4	0.7	79.4	25.7	14.3	8.8	+6.2	+8.8

V zástavbě Chocně podél ulice Na Křepčích lze očekávat navýšení hlukového zatížení o cca 6.2-8.8 dB. Navýšení dopravy je způsobeno napojením ul. Na Křepčích (silnice III/31610) na nový obchvat. Navýšení hluku je relativně vysoké, nicméně intenzity dopravy z hlediska absolutních čísel výhledu roku 2046 (1 864 voz./24 hod.) nejsou vysoké, ale je zde vyšší podíl nákladní dopravy. Navýšení dopravy predikované ve stupni vyhledávací studie se může lišit od hodnot kterých bude dosaženo po zprovoznění obchvatu a bude záležet na míře využití tohoto nového napojení.

Problematika navýšení hlukového zatížení na ulici Na Křepčích je komentována v následující kapitole 4.4.2.

**Chocně – ul. Na Křepčích – po realizaci obchvatu Běstovic**

varianty Aktivní				varianty Aktivní – s obchvatem Běstovic				změna emisní hlučnosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	dB	dB
79.4	25.7	14.3	8.8	103	10.9	18.4	3.4	-3.3	-4.0

Po realizaci obchvatu Běstovic dojde ke zlepšení hlukové situace, i když ne na současné hodnoty. Pokles je dán především poklesem podílu nákladní dopravy.

Vliv plánovaného obchvatu Běstovic je komentován v následující kapitole 4.5.

**Chocně – část Hemže, okolí stávající silnice II/312**

varianta Nulová				varianty Aktivní				změna emisní hlučnosti	
intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		intenzita dopravy v denní době za 1 hodinu		intenzita dopravy v noční době za 1 hodinu		den	noc
osobní	nákladní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	osobní	nákladní	dB	dB
182.6	23.4	32.7	7.4	44.5	4.2	8.0	1.4	-6.6	-7.4

V zástavbě Chocně-část Hemže dojde v okolí stávajícího průtahu silnice II/312 k významnému poklesu hlukového zatížení o cca 6.6-7.4 dB vlivem zásadního snížení intenzity dopravy a poklesu podílu těžkých automobilů v dopravním proudu.

## 4.4 Návrh protihlukových opatření

### 4.4.1 Protihluková opatření na nové silnici II/312

Nárůst hlukového zatížení v okolí hlavní trasy v převážné části nepřekračuje limitní hladinu hluku v chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb. Na čtyřech místech jsou navrženy protihlukové stěny, pro obě varianty Aktivní ve stejném rozsahu.

Jedná se o předběžný návrh protihlukových stěn, který bude v dalším stupni projektové přípravy zpřesněn a optimalizován.

- **PHS 1 – Protihluková stěna v km 0.000-0.250, vlevo, výška 3.5-4.0 m, oboustranně pohltivá**

Protihluková stěna je navržena na ochranu individuální zástavby vlevo (viz vybrané výpočtové body 3 a 4). Vzhledem k tomu že tato zástavba je dominantně exponovaná hlukem ze stávající silnice I/35, je jí účinnost relativně nízká (max. snížení hlukové zátěže o cca 1.2 dB).

- **PHS 2 – Protihluková stěna v km 2.250 – okružní křižovatka, vpravo, výška 3.5-4.0 m, oboustranně pohltivá**

Protihluková stěna je navržena na ochranu individuální zástavby vpravo (viz vybraný výpočtový bod 7).

S touto protihlukovou stěnou lze očekávat, že na fasádě domu s vybraným výpočtovým bodem 7 dojde ke snížení hlukového zatížení o cca 3 dB. Protihluková stěna odstíní hluk z nové silnice II/312. Hluková situace zde bude ale dále dominantně ovlivněna hlukem z provozu na stávající silnici II/357, kdy ve výhledu lze očekávat mírné překračování hygienického limitu hluku v noční době.

V dalším stupni projektové přípravy bude vhodné prověřit možnosti rozšíření protihlukové stěny v okolí okružní křižovatky, příp. dále podél stávající silnice II/357 umožní-li to rozhledové poměry.

- **PHS 3 – Protihluková stěna v km v km 2.750-3.100, vpravo výška cca 5.0 m, pohltivá**

Protihluková stěna je navržena na ochranu individuální zástavby vpravo (viz vybraný výpočtový bod 10).

Dům leží ve svahu nad niveletou stávající silnice II/357, u příjezdové cesty k blízké zahrádkářské kolonii a je obklopen vzrostlou zelení.

Ve variantách Aktivní dojde na fasádě orientované k nové trase navržené ve stopě stávající silnice II/357 k mírnému navýšení hlukového zatížení jak v denní, tak i noční době, a to o cca 0,9 dB (vliv navýšení intenzit dopravy na nové silnici). Lze tak očekávat překračování hygienického limitu hluku jak v noční, tak i denní době. Ve vegetačním období je hlukové zatížení objektu nižší vlivem stínění vegetací.

Navrženou protihlukovou stěnou lze dosáhnout snížení hluku tak, aby byly dodrženy hygienické limity hluku v denní i noční době.

Realizace protihlukové stěny může být technicky komplikovaná vzhledem k poloze chráněného objektu ve svahu (nutná velká výška PHS) a zajištění napojení příjezdové komunikace k zahrádkám na navrhovanou trasu. Proto bude nutné posoudit její realizovatelnost v dané poloze, a to jak z hlediska technickoekonomického, tak i z hlediska dopravní obsluhy navazujícího území.

Alternativní možná opatření – opatření na fasádě – výměna oken za okna s vyšší neprůzvučností, rekuperační větrání apod.

- **PHS 4 – Protihlukové stěny v km cca 9.650-9.910, vpravo i vlevo, výška cca 3.5 m, kombinace oboustranně pohltivé / odrazivé (na mostě)**

Protihlukové stěny jsou navrženy na ochranu okolní zástavby vpravo i vlevo (vybrané výpočtové body 22-25)

Navrženými protihlukovými stěnami lze u zástavby vlevo (vybrané výpočtové body 22 a 23) očekávat snížení hluku pod základní hygienický limit. U zástavby u silnice II/317 (vybrané výpočtové body 24 a 25) bude převažovat hluk z této komunikace a základní hlukový limit tak nelze, i přes snížení dodržet.

## 4.4.2 Protihluková opatření na stávající silniční síti

Nárůst hlukového zatížení na stávajících komunikacích mezi Chocní a Běstovicemi, způsobený změnou distribuce dopravy v návaznosti na připojení obchvatu na stávající komunikační síť bez využití silnice II/317 se projeví v podstatě na třech úsecích silniční sítě. Změny intenzit dopravy jsou patrné z následujícího obrázku, detailnější komentář je uveden v kapitole 4.3.



Obrázek 2: Rozdíl intenzit dopravy – varianta Nulová / varianta Aktivní – RPDÍ 2046 (suma vozidel)

Jedná se o následující tři úseky:

1. místní komunikace (ulice Újezdská) v Chocni
2. silnice III/3058 v Běstovicích
3. silnice III/31610 (ulice Na Křepčích) v Chocni

Ve stávajícím stavu se jedná o místní komunikace a silnice III. třídy, pro které platí základní hygienický limit **55 dB den / 45 dB noc**.

Posouzení uplatnění hygienických limitů hluku s korekcí na starou hlukovou zátěž pro tyto komunikace nebylo provedeno, neboť pro tyto úseky nejsou k dispozici potřebné relevantní údaje o intenzitách dopravy (tyto komunikace nebyly v rámci celostátního sčítání dopravy sčítány).

Provedený hlukový výpočet předpokládá u těchto komunikací „standardní“ povrch – základním předpokladem před uvedením nové silnice II/312 do provozu je tedy rekonstrukce, resp. výměna stávajícího povrchu uvedených komunikací, případně rekonstrukce celých úseků komunikací tak, aby odpovídaly zvýšenému dopravnímu významu. Pokud to technické požadavky správce komunikace umožní, bude vhodná realizace povrchu se sníženou hlučností.

Jako možná protihluková opatření pro zasažené objekty se nabízí v podstatě pouze opatření na fasádách. Možnost realizace protihlukových stěn je omezena prostorovými parametry a funkčními omezeními (nutnost zachování příjezdů k nemovitostem).

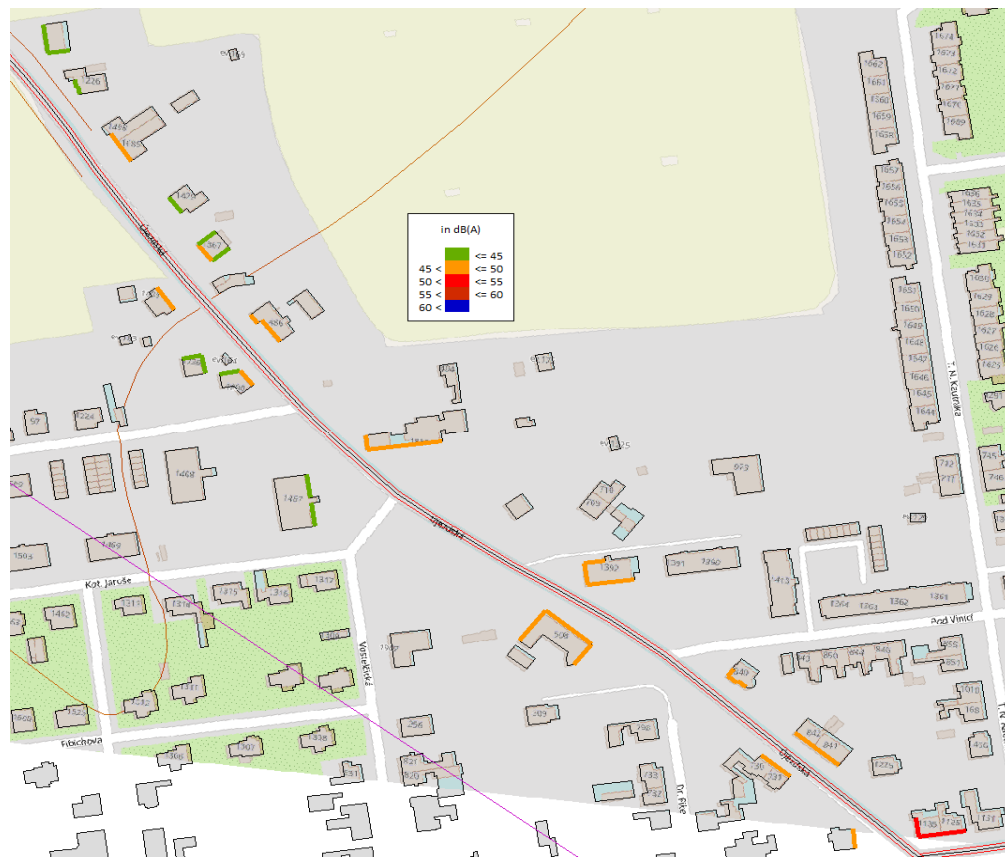
Identifikované změny je v podstatě nutné akceptovat, protože jsou dány navrženou dopravní koncepcí (umístění napojení nového obchvatu mimo stávající „hlavní“ komunikaci II/317).

Pro silnici III/3058 v Běstovicích a částečně i pro silnici III/31610 (ulici Na Křepčích) v Chocni přinese pozitivní změnu realizace plánovaného obchvatu Běstovic (viz kapitoly 4.3 a 4.5).



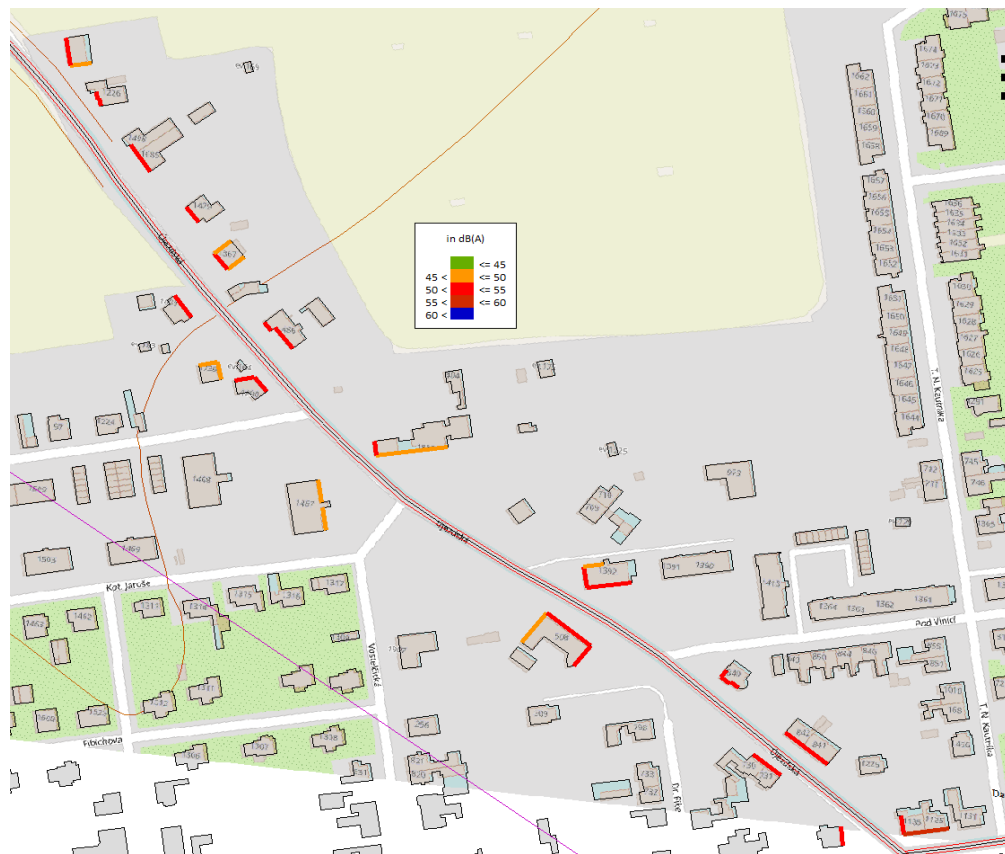
#### 4.4.2.1 Místní komunikace (ulice Újezdská) v Chocni

V okolí této ulice se nachází rodinné i bytové domy.



**Zasažené fasády**

**varianta Nulová  
– rok 2046**



**Zasažené fasády**

**varianta Aktivní  
– rok 2046**

Ve variantě Nulové je limitní hodnota 45 dB v noční době překračována u 17 domů, z toho u 2 domů je překračována i hodnota 50 dB noc (křižovatka ulic Újezdská a Smetanova).

Ve variantě Aktivní je limitní hodnota 45 dB v noční době překračována u 22 domů (z toho jeden 6tipodlažní bytový dům), z toho u 20 domů je překračována i hodnota 50 dB noc.

Realizace protihlukových stěn není v této lokalitě technicky možná s ohledem na blízkost zástavby u komunikace a příjezdy k domům a pozemkům.

Nezbytná bude rekonstrukce povrchu komunikace, pokud to technické požadavky správce komunikace umožní, bude vhodná realizace povrchu se sníženou hlučností.

Provedený výpočet hlukového zatížení počítá v tomto úseku se zákazem vjezdu těžkých automobilů, tak jak tomu je v současnosti.

Jako jediná možná opatření tak zůstávají opatření na fasádách – prověření neprůzvučnosti stávajících oken, příp. jejich výměna za okna jejichž akustické vlastnosti budou garantovat dodržení hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb a větrání s rekuperací tepla. Tato opatření bude nutné prověřit na těchto objektech:

**Újezdská 1908, 1226, 1498, 1085, 1429, 1367, 1889, 486, 1467, 1392, 508, 840, 730, 731, 842, 841, 1135**

**Maršála Žukova 164 a 1736**

**Pod Vinicí 192**

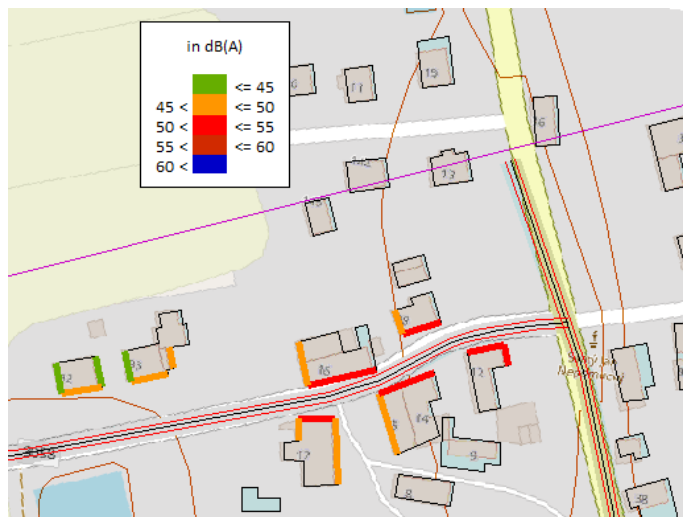
**Smetanova 802 a 1125**

Pokud by se realizoval obchvat Běstovic zůstane hluková situace podél ul. Újezdská v podstatě bez změny (navýšení o 0.2 dB je nevýznamné), oproti stavu bez obchvatu Běstovic.

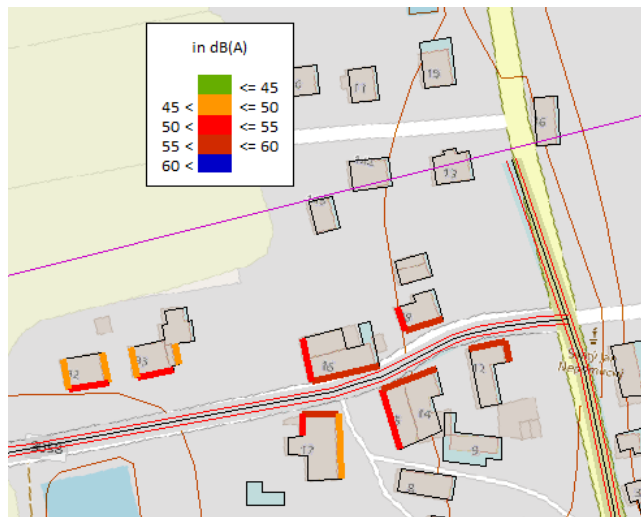
#### 4.4.2.2 Silnice III/3058 v Běstovicích

V této lokalitě se nachází 7 rodinných domů, jejich fasády se nacházejí v těsné blízkosti silnice III/3085.

K překračování základních hygienických limitů hluku tak dochází již i při relativně nízkých intenzitách dopravy.



Zasažené fasády – varianta Nulová – rok 2046



Zasažené fasády – varianta Aktivní – rok 2046

Ve variantě Nulové je limitní hodnota 45 dB v noční době překračována u všech 7 domů, z toho u 5 domů je překračována i hodnota 50 dB noc.

Ve variantě Aktivní je limitní hodnota 45 dB v noční době překračována také u všech 7 domů, z toho u 5 domů je překračována i hodnota 55 dB noc.

Realizace protihlukových stěn není v této lokalitě technicky možná s ohledem na blízkost zástavby u komunikace a příjezdy k domům a pozemkům.

Nezbytná bude rekonstrukce povrchu komunikace, pokud to technické požadavky správce komunikace umožní, bude vhodná realizace povrchu se sníženou hlučností.

Provedený výpočet hlukového zatížení počítá v tomto úseku se zákazem vjezdu těžkých automobilů, tak jak tomu je v současnosti.

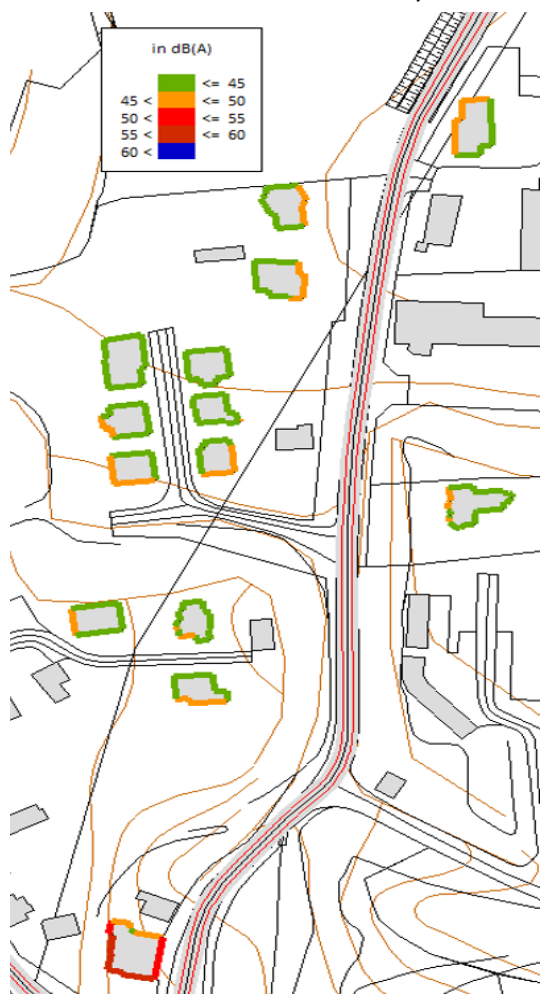
Jako jediná možná opatření tak zůstávají opatření na fasádách – prověření neprůzvučnosti stávajících oken, příp. jejich výměna za okna jejichž akustické vlastnosti budou garantovat dodržení hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb a větrání s rekuperací tepla. Tato opatření bude nutné prověřit na těchto objektech:

**Běstovice 12, Běstovice 15, Běstovice 16, Běstovice 17, Běstovice 78, Běstovice 92 a Běstovice 93**

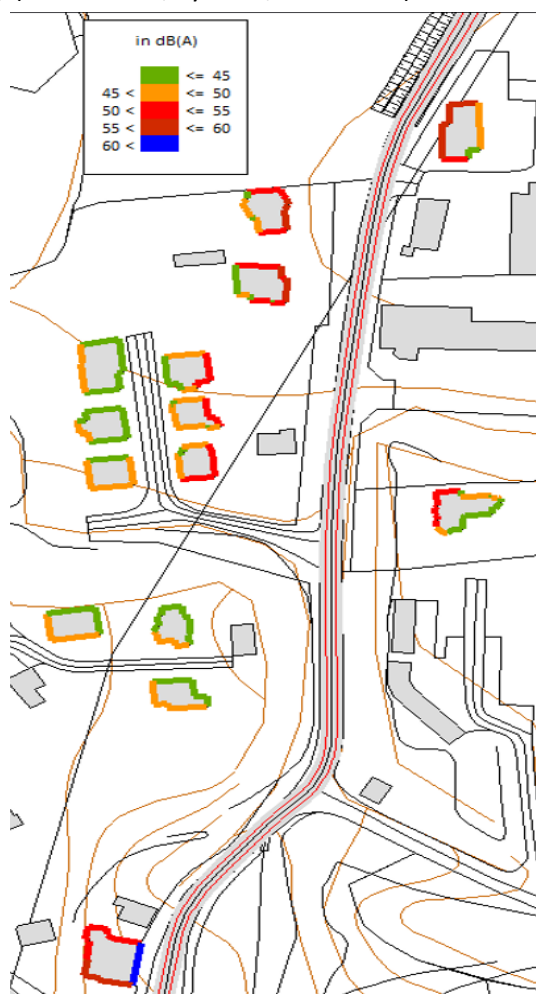
Pokud bude realizován obchvat Běstovic tak se v této lokalitě hluková situace výrazně zlepší, až na hodnoty stávajícího stavu.

#### 4.4.2.3 Silnice III/31610 (ulice Na Křepčích) v Chocni

V této lokalitě se nachází 14 rodinných domů a jiné stavby (zemědělské, výrobní, skladovací).



Zasažené fasády – varianta Nulová – rok 2046



Zasažené fasády – varianta Aktivní – rok 2046

Ve variantě Nulové je limitní hodnota 45 dB v noční době překračována u 11 domů, z toho u 1 domu, u okružní křižovatky ulic Na Bílé a Na Křepčích jsou překračovány i hodnoty 50 a 55 dB v noční době (pro tento objekt je hodnota 50 dB limitní, protože zde převažuje hluk z ul. Na Bílé, což je komunikace II. třídy).

Po realizaci posuzovaného záměru dojde v návaznosti na vzrůst dopravního významu silnice III/31610 (ul. Na Křepčích) k jejímu přeřazení do kategorie silnic II. třídy. Tímto se zvýší hodnoty základního hygienického limitu z 55 dB den / 45 dB noc na 60 dB den / 50 dB noc (viz kapitola 3.1).

Tato změna však nemá vliv na reálné hlukové zatížení a jeho změnu, pouze se formálně mění limity pro jeho posouzení.

Nezbytná bude rekonstrukce povrchu komunikace, pokud to technické požadavky správce komunikace umožní, bude vhodná realizace povrchu se sníženou hlučností.

Ve variantě Aktivní je limitní hodnota 50 dB v noční době překračována také u všech 8 domů, z toho u 4 je překračována hodnota 55 dB v noční době a z toho u 1 (dům u okružní křižovatky) je přesahována i hodnota 60 dB v noční době (u zbylých 6 domů je překračována hodnota 45 dB noc).



U varianty Aktivní byla prověřena možnost umístění protihlukové stěny / plotu s protihlukovou funkcí (např. neprůzvučný plot z prefabrikovaných panelových dílů), viz následující obrázky.



**Zasažené fasády – varianta Aktivní – rok 2046  
– s protihlukovým plotem**



**Zasažené fasády – varianta Aktivní – rok 2046  
– po realizaci obchvatu Běstovic**

V této lokalitě umožňují prostorové parametry umístění protihlukového opatření – byl navržen plot s protihlukovou funkcí (např. neprůzvučný plot z prefabrikovaných panelových dílů – délky cca 90 m a výšky cca 2.5 m). Umístění jiných protihlukových stěn není v této lokalitě technicky možné s ohledem na blízkost zástavby u komunikace a příjezdy k domům a pozemkům.

Takto navržený plot sníží u 3 domů hlukové zatížení pod hodnotu 50 dB v noční době.

U zbylých 5 domů zůstávají jako jediná možná opatření na fasádách – prověření neprůzvučnosti stávajících oken, příp. jejich výměna za okna jejichž akustické vlastnosti budou garantovat dodržení hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb a větrání s rekuperací tepla. Tato opatření bude nutné prověřit na těchto objektech:

**Na Křepčích 423, 548, 1884, plus Na Křepčích 391 (dům u okružní křižovatky)**

**Větrná 1749**

Pokud by nebylo možné umístění navrženého protihlukového plotu, bude třeba opatření na fasádách prověřit ještě u těchto 3 domů:

**Na Křepčích 1496, 1561 a 1562**

Pokud bude realizován obchvat Běstovic tak v této lokalitě se hluková situace mírně zlepší (dojde sice k mírnému nárůstu celkové intenzity dopravy, podíl nákladní dopravy se však významně sníží – viz kapitoly 4.3 a 4.5).

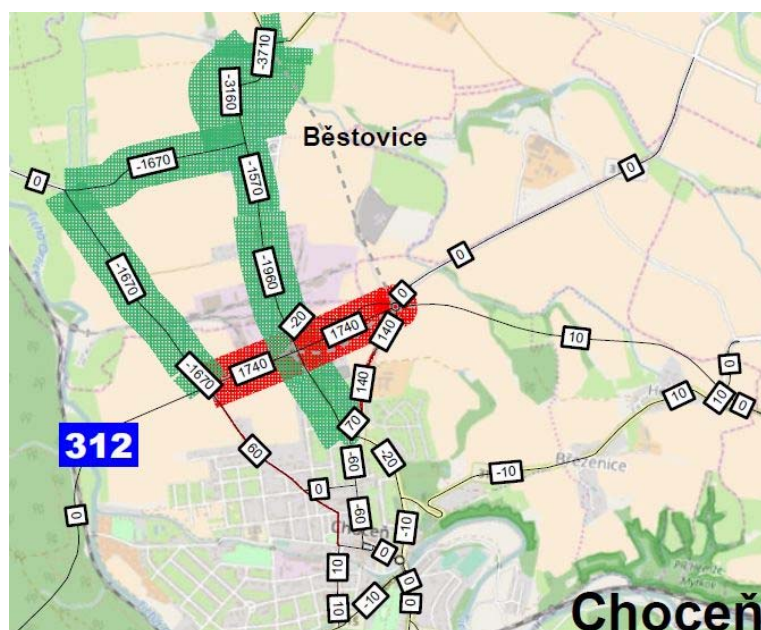
V tomto případě by nebylo třeba budovat navržený plot s protihlukovou funkcí a opatření na fasádách by bylo třeba prověřit u těchto 4 domů:

**Na Křepčích 423, 548, 1884, plus Na Křepčích 391 (dům u okružní křižovatky)**

## 4.5 Vliv plánovaného obchvatu Běstovic

V rámci prověření kumulace vlivů navazujícího záměru, přeložky silnice II/317 (obchvatu Běstovic) byl prověřen stav, kdy k již realizovanému posuzovanému záměru – přeložce silnice II/312 přibude tento záměr.

Vzhledem k odvedení další části tranzitní dopravy ze stávající silnice II/317 procházející Běstovicemi a severním okrajem Chocně (jako ulice Na Bílé), k odvedení většiny dopravy ze stávající silnice III/3058 (kde dojde po realizaci silnice II/312 k nárůstu intenzit dopravy) a pozitivnímu vlivu na snížení podílu těžkých automobilů silnici III/31610 (ul. Na Křepčích) lze vlivy tohoto záměru na hlukovou situaci v dotčeném území hodnotit pozitivně.



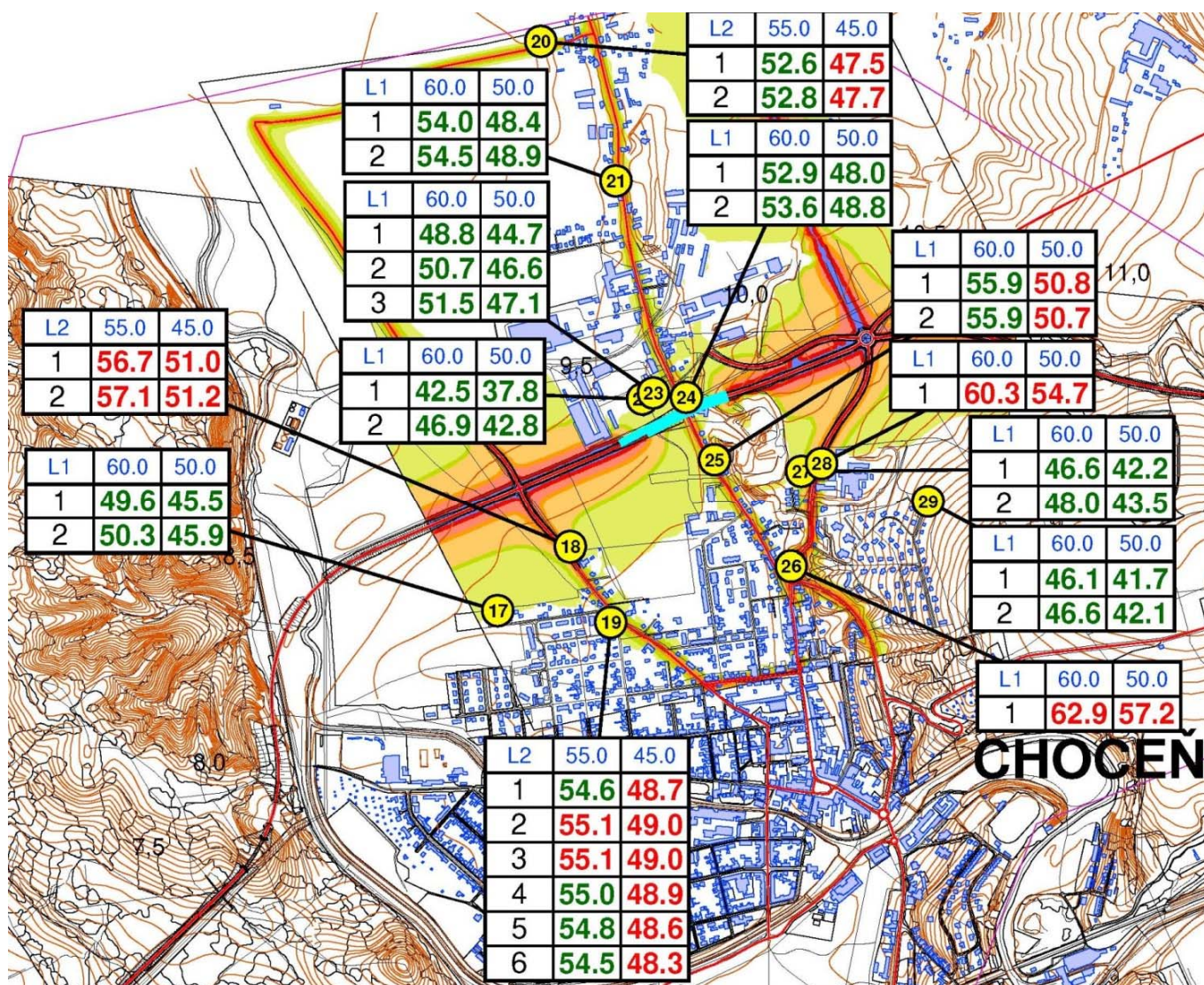
**Obrázek 3: Rozdíl intenzit dopravy – varianta Aktivní / varianta Aktivní s obchvatem Běstovic – RPD1 2046 (suma vozidel)**

Shrnutí hlavních změn je následující:

- velmi malý (na hranici přesnosti výpočtového modelu) nárůst hlukového zatížení v okolí místní komunikace – ul. Újezdská v Chocni
- významné snížení hlukové zátěže v okolí stávající silnice III/3058 v Běstovicích
- snížení hlukové zátěže v okolí stávající silnice II/317 – průtah Běstovic a ul. Na Bílé v Chocni
- mírné snížení hlukové zátěže v okolí silnice III/31610 – ul. Na Křepčích v Chocni
- beze změny hlukové zátěže kolem nové silnice II/312 (podíl těžkých automobilů zůstává na podobné úrovni)

Hlukové zatížení území prezentované na vybraných výpočtových bodech ukazuje následující obrázek.





CHOCEŇ

Obrázek 4: Hlukové zatížení území po realizaci obchvatu Běstovic – izofony pro noční dobu – intenzity dopravy pro rok 2046

**Tabulka 4: Změna hlukového zatížení v dotčených vybraných výpočtových bodech po realizaci obchvatu  
Běstovic – intenzity dopravy pro rok 2046**

bod	adresa	podlaží	limit		varianty Aktivní s PHS		varianty Aktivní s PHS s obchvatem Běstovic	
			den dB(A)	noc dB(A)	den dB(A)	noc dB(A)	den dB(A)	noc dB(A)
17	Marš. Žukova 1893	přízemí	60	50	49.6	45.5	49.6	45.5
		patro 1	60	50	50.3	45.9	50.3	45.9
18	Újezdská 1908	přízemí	55	45	56.5	50.8	56.7	51.0
		patro 1	55	45	56.9	51.0	57.1	51.2
19	Újezdská 1467	přízemí	55	45	54.4	48.5	54.6	48.7
		patro 1	55	45	54.9	48.8	55.1	49.0
		patro 2	55	45	54.9	48.8	55.1	49.0
		patro 3	55	45	54.8	48.7	55.0	48.9
		patro 4	55	45	54.6	48.5	54.8	48.6
		patro 5	55	45	54.3	48.2	54.5	48.3
20	Běstovice 92	přízemí	55	45	58.1	52.2	52.6	47.5
		patro 1	55	45	58.4	52.4	52.8	47.7
21	Běstovice 83	přízemí	60	50	62.2	57.3	54.0	48.4
		patro 1	60	50	62.6	57.5	54.5	48.9
22	Na Bílé 1231	přízemí	60	50	44.3	40.6	42.5	37.8
		patro 1	60	50	47.7	44.0	46.9	42.8
23	Na Bílé 1231	přízemí	60	50	51.4	47.6	48.8	44.7
		patro 1	60	50	53.5	49.2	50.7	46.6
		patro 2	60	50	53.8	49.3	51.5	47.1
24	Na Bílé 1425	přízemí	60	50	57.9	53.0	52.9	48.0
		patro 1	60	50	58.1	53.2	53.6	48.8
25	Na Bílé 1094	přízemí	60	50	63.4	58.5	55.9	50.8
		patro 1	60	50	63.4	58.4	55.9	50.7
26	Na Křepčích 391	přízemí	60	50	64.9	60.2	62.9	57.2
27	Na Křepčích 1884	přízemí	60	50	46.7	42.7	46.6	42.2
		patro 1	60	50	48.0	43.8	48.0	43.5
28	Na Křepčích 423	přízemí	55 / 60	45 / 50	62.7	57.9	60.3	54.7
29	Luční 1797	přízemí	60	50	45.1	40.9	46.1	41.7
		patro 1	60	50	45.8	41.4	46.6	42.1

60 / 50 – limit L1 – den / noc – pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy

55 / 45 – limit L2 – den / noc – pro hluk z dopravy na silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy ...

xx.x – hodnoty splňující hygienický limit (L1, nebo L2, dle převažujícího zdroje hluku)

xx.x – hodnoty překračující hygienický limit (L1, nebo L2, dle převažujícího zdroje hluku)

## 5 Shrnutí

### 5.1 Shrnutí výsledků výpočtů

Předložená Hluková studie byla zpracována jako součást dokumentace dle § 8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (rozsah dle přílohy č. 4 zákona) pro stavbu **Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ**. V Hlukové studii bylo provedeno vyhodnocení hlukového zatížení jak v okolí posuzované stavby, tak na ovlivněné navazující silniční síti.

V hlukové studii jsou na základě provedeného hlukového výpočtu identifikovány jednotlivé potencionálně problémové lokality, kde lze ve výhledu očekávat překračování hygienických limitů hluku s návrhem opatření pro další stupeň projektové dokumentace (DÚR).

Hodnoceny byly následující varianty:

- **varianta Nulová** – stávající stav silniční sítě, včetně dálnice D35
- **varianta Aktivní-červená** – silniční síť po výstavbě přeložky silnice II/312
- **varianta Aktivní-modrá** – silniční síť po výstavbě přeložky silnice II/312 s variantním trasováním západně od Chocně
- **varianta Aktivní-červená s PHS** – silniční síť po výstavbě přeložky silnice II/312, včetně navržených protihlukových stěn (PHS)

V severní části Chocně a v Běstovicích byl pak prověřen vliv plánovaného obchvatu Běstovic (navazující záměr):

- **varianta Aktivní s obchvatem Běstovic** – silniční síť, kdy na realizovanou posuzovanou přeložku silnice II/312 naváže realizace přeložky silnice II/317 – obchvatu Běstovic

Pro modelové situace byly použity intenzity dopravy pro rok 2046 (zprovoznění posuzovaného záměru 2026 plus 20 let).

**Pozitivním projevem** obou variant Aktivních je pokles hlukového zatížení v intravilánu Vysokého Mýta, v převážné části intravilánů Chocně a Běstovic, a i na převážné části okolní silniční sítě.

**Negativní projevem** obou variant Aktivních je nárůst hlukového zatížení, jednak v okolí hlavní trasy, kdy nárůst většinou nepřekračuje limitní hladinu hluku, nebo je redukovatelný pomocí navržených protihlukových stěn, a jednak na stávajících komunikacích mezi Chocní a Běstovicemi, způsobený změnou distribuce dopravy v návaznosti na připojení obchvatu na stávající komunikační síť bez využití silnice II/317, a to v ulicích **Újezdská** a **Na Křepčích** v Chocni a **kolem silnice III/3058** v Běstovicích.

**Porovnání varianty Aktivní-modré s variantou Aktivní-červenou** ukázalo, že ve variantě Aktivní-modré bude hlukové zatížení území západního okraje Chocně (zahradky) nižší než u varianty Aktivní-červené, i když hygienické limity hluku v tomto území v žádné z hodnocených variant překračovány nebudou. V ostatním území jsou varianty totožné, včetně navržených protihlukových opatření.



Pro snížení hlukového zatížení v okolí hlavní trasy byl proveden předběžný návrh protihlukových opatření v následujícím rozsahu:

**PHS 1 – Protihluková stěna v km 0.000-0.250, vlevo, výška 3.5-4.0 m, oboustranně pohltivá**

**PHS 2 – Protihluková stěna v km 2.250 – okružní křižovatka, vpravo, výška 3.5-4.0 m, oboustranně pohltivá**

**PHS 3 – Protihluková stěna v km v km 2.750-3.100, vpravo výška cca 5.0 m, pohltivá**

**PHS 4 – Protihlukové stěny v km v km cca 9.650-9.910, vpravo i vlevo, výška cca 3.5 m, kombinace oboustranně pohltivé / odrazivé (na mostě)**

V dalších stupních projektové přípravy, po definitivní stabilizaci trasy ve vybrané variantě, a na základě aktualizované hlukové studie, bude nezbytné navržená protihluková opatření optimalizovat.

Nárůst hlukového zatížení na stávajících komunikacích mezi Chocní a Běstovicemi, způsobený změnou distribuce dopravy v návaznosti na připojení obchvatu na stávající komunikační síť bez využití silnice II/317 se projeví na třech úsecích silniční sítě:

- 1. místní komunikace (ulice Újezdská) v Chocni**
- 2. silnice III/3058 v Běstovicích**
- 3. silnice III/31610 (ulice Na Křepčích) v Chocni**

Jako možná protihluková opatření se pro zasažené objekty nabízí v podstatě pouze opatření na fasádách. Možnost realizace protihlukových stěn je omezena prostorovými parametry a funkčními omezeními (nutnost zachování příjezdů k nemovitostem) – protihlukovou stěnu ve formě plotu s protihlukovou funkcí bylo možné umístit pouze v lokalitě Na Křepčích, pro ochranu 3 domů.

Nezbytná bude rekonstrukce povrchu komunikace, pokud to technické požadavky správce komunikace umožní, bude vhodná realizace povrchu se sníženou hlučností.

Identifikované změny je v podstatě nutné akceptovat, protože jsou dány navrženou dopravní koncepcí (umístění napojení nového obchvatu mimo stávající „hlavní“ komunikaci II/317).

Pro prověření možnosti opatření na fasádách byly identifikovány následující domy:

**V oblasti místní komunikace (ulice Újezdská) v Chocni**

Újezdská 1908, 1226, 1498, 1085, 1429, 1367, 1889, 486, 1467, 1392, 508, 840, 730, 731, 842, 841, 1135

Maršála Žukova 164 a 1736

Pod Vinicí 192

Smetanova 802 a 1125

**V oblasti silnice III/3058 v Běstovicích**

Běstovice 12, Běstovice 15, Běstovice 16, Běstovice 17, Běstovice 78, Běstovice 92 a Běstovice 93

**V oblasti silnice III/31610 (ulice Na Křepčích) v Chocni**

Na Křepčích 423, 548, 1884, plus Na Křepčích 391 (dům u okružní křižovatky)

Na Křepčích 1496, 1561 a 1562 (v případě, že nebude možné realizovat plot s protihlukovou funkcí)

Větrná 1749

Pro silnici III/3058 v Běstovicích a částečně i pro silnici III/31610 (ulici Na Křepčích) v Chocni přinese pozitivní změnu **realizace plánovaného obchvatu Běstovic**.



## 5.2 Hluk z výstavby

Organizace postupu výstavby, stejně jako časový harmonogram výstavby nebyl dosud detailně řešen a bude předmětem dalších stupňů projektové přípravy.

Na základě dostupných podkladů lze předpokládat, že realizace posuzovaného záměru bude vzhledem k umístění v extravilánu probíhat za běžného provozu, pouze s dočasnými omezeními v místě připojení na stávající silniční síť. Posouzení hluku z výstavby bude provedeno v rámci navazujících stupňů projektové přípravy stavby, kdy budou známy podrobnější údaje o organizaci výstavby, vedení tras dopravní obsluhy stavby a zařízení staveniště.

## 5.3 Monitoring hluku

V případě, že bude orgánem ochrany veřejného zdraví požadován monitoring hluku po zprovoznění stavby, lze jako měřicí body využít místa uvedená v seznamu vybraných výpočtových bodů z této Hlukové studie.

**Tabulka 5: Navrhované měřicí body**

bod	sídlo	adresa	druh nemovitosti	orientace zájmové fasády
7	Vysoké Mýto	Lipová 148	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
10	Vysoké Mýto	Vinice 350	rodinný dům	fasáda ke stávající silnici II/357 / budoucí II/312
15	Choceň	Smetanova 1876	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
16	Choceň	Špálova 1874	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
17	Choceň	Marš. Žukova 1893	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
18	Choceň	Újezdská 1908	rodinný dům	fasáda k ulici Újezdská
19	Choceň	Újezdská 1467	bytový dům	fasáda k ulici Újezdská
24	Choceň	Na Bílé 1425	rodinný dům	fasáda k budoucí silnici II/312
28	Choceň	Na Křepčích 423	rodinný dům	fasáda ke stávající silnici III/31610 / budoucí II. tř.
32	Hemže	Hemže 20	rodinný dům	fasáda ke stávající i nové trase II/312

Konečný výběr monitorovacích bodů a způsob a časový rozsah měření bude stanoven ve spolupráci s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.

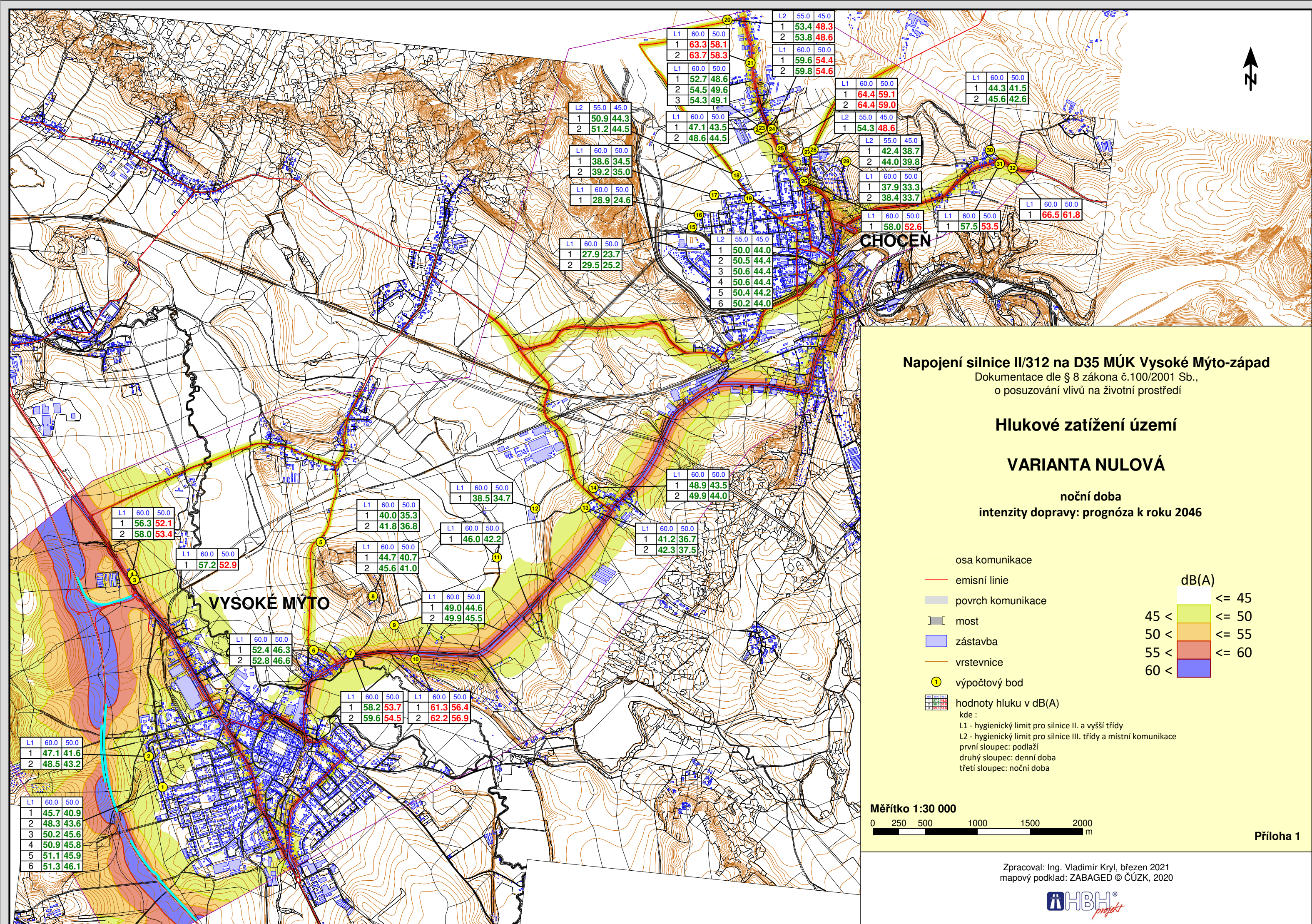
## 5.4 Opatření pro další přípravu

- v dalších stupních projektové přípravy (DÚR, DSP) – po výběru a stabilizaci trasy – zpracovat aktualizovaný hlukový výpočet (Hlukovou studii) a konkretizovat rozsah navržených protihlukových opatření
- před uvedením posuzované stavby do provozu provést rekonstrukci, resp. výměnu stávajícího povrchu vybraných částí komunikací: místní komunikace (ul. Újezdská), silnice III/3058 v Běstovicích a silnice III/31610 (ul. Na Křepčích), případně rekonstrukce celých úseků komunikací tak, aby odpovídaly zvýšenému dopravnímu významu; při rekonstrukci bude použitý povrch se sníženou hlučností.
- v rámci zkušebního provozu provést kontrolní měření hluku pro ověření závěrů hlukové studie a účinnosti navržených protihlukových opatření. Měřicí místa a podmínky k měření zvolit po dohodě s KHS. V úsecích, kde by bylo měřením hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, musí být provedena dodatečná protihluková opatření.

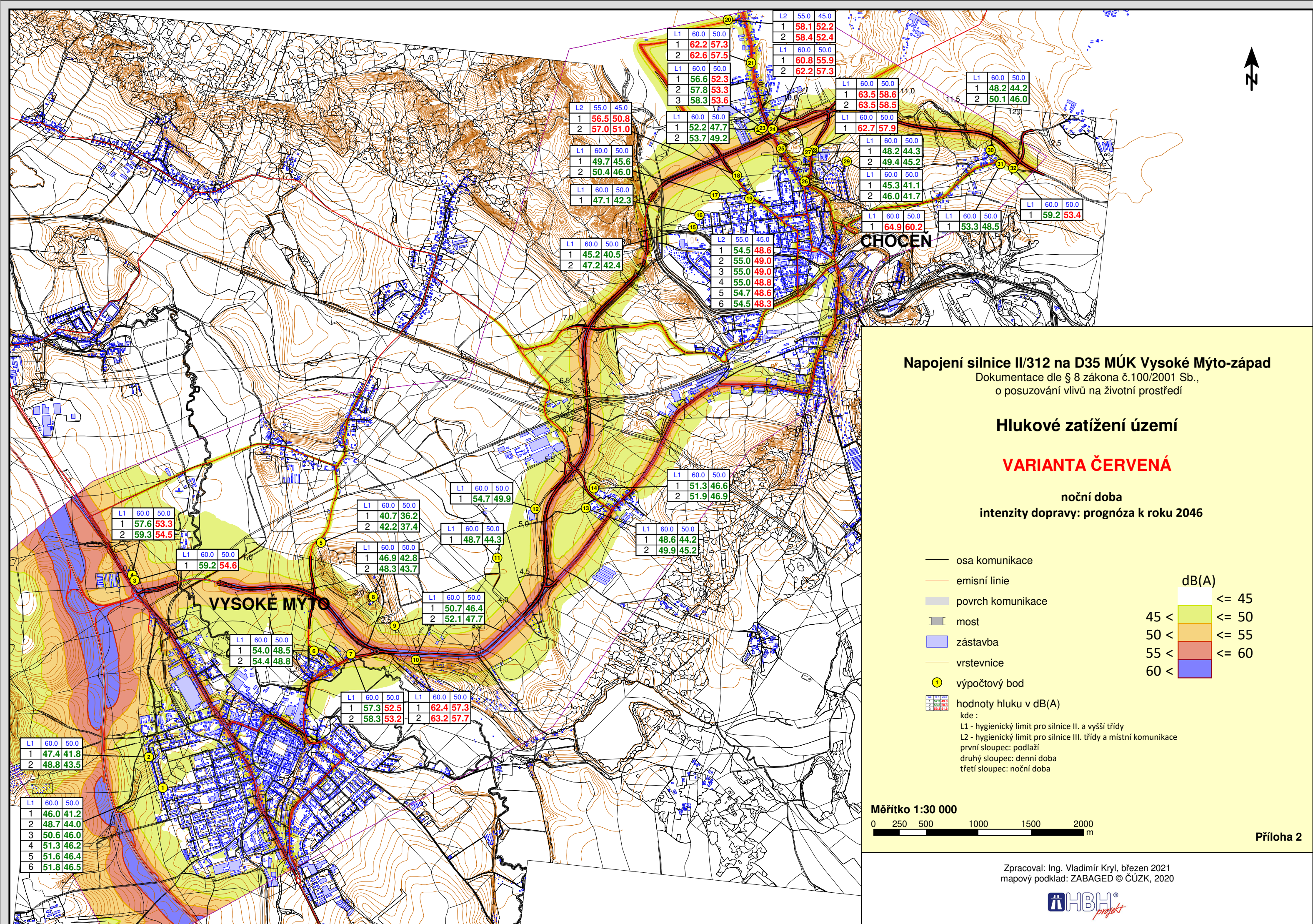
## 6 Seznam použitých podkladů

- [1] Zákon **258/2000 Sb.**, o ochraně veřejného zdraví, v platném znění
- [2] Nařízení vlády **272/2011 Sb.**, o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění
- [3] **Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy 2004**, RNDr. Miloš Liberko a kol., Planeta č. 2/2005, Ministerstvo životního prostředí
- [4] Technické podmínky 219 **Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí**, ŘSD a MD Praha, 2019
- [5] Technické podmínky 255 **Prognóza intenzit automobilové dopravy** (III. vydání), EDIP, červen 2018
- [6] **Výpočet hluku z automobilové dopravy – aktualizace metodiky**. Manuál 2018, EKOLA group, 2018
- [7] Studie proveditelnosti **Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ**, Prodin, říjen 2019.  
Vyhledávací studie **II/317 obchvat Běstovic**, MDS PROJEKT, březen 2020.
- [8] Prognóza intenzit dopravy **Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ**, Valbek, září 2020













**Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ**  
Dokumentace dle § 8 zákona č.100/2001 Sb.,  
o posuzování vlivů na životní prostředí

**Hlukové zatížení území**

**VARIANTA MODRÁ**

noční doba  
intenzity dopravy: prognóza k roku 2046

- osa komunikace
- emisní linie
- povrch komunikace
- most
- zástavba
- vrstevnice
- ① výpočtový bod

dB(A)	
<= 45	
45 <	<= 50
50 <	<= 55
55 <	<= 60
60 <	

hodnoty hluku v dB(A)

kde :

L1 - hygienický limit pro silnice II. a vyšší třídy

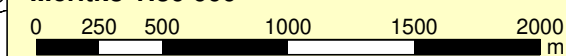
L2 - hygienický limit pro silnice III. třídy a místní komunikace

první sloupec: podlaží

druhý sloupec: denní doba

třetí sloupec: noční doba

Měřítko 1:30 000



Příloha 3

Zpracoval: Ing. Vladimír Kryl, březen 2021  
mapový podklad: ZABAGED © ČÚZK, 2020





