

VÝTISK Č.

1/02

REVITA ENGINEERING

Libor Brož, Havlíčkova ul. 26
412 01 Litoměřice, CZ
tel. +420-416-742981
fax +420-416-731037
<http://www.revita.cz>

ÚPRAVA 02
19.11.2001

OBJEDNATEL		ŘSD ČR, Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4		ČÍSLO SMLOUVY	1154-12389-2001
				ČÍSLO ZAKÁZKY	618-111/01
ODP. PRACOVNÍK		NAVRHL	VYPRACOVAL	REVITA ENGINEERING Libor Brož, Havlíčkova ul. 26 412 01 Litoměřice (tel. 0601-282122)	
LIBOR BROŽ		LIBOR BROŽ	TOMÁŠ VLASÁK LUKÁŠ ZEMAN		
REGION: STŘEDOČESKÝ / ÚSTECKÝ			ÚČEL: KOLAUDACE		
DÁLNIČE D8, STAVBA 0803 A NOVÁ VES – DOKSANY				DATUM	X. 2001
				POČET STRAN	40
MĚŘENÍ HLUKU Z DOPRAVY				SEKCE	PARÉ 1
				-	



tisk 20.1.2022

REVITA ENGINEERING

Libor Brož, Havlíčkova ul. 26, 412 01 Litoměřice

tel. 0601-282122, fax 0416-742981

<http://www.revita.cz>

E-mail: revita@volny.cz

zakázka č. 618-111/01

PROTOKOL

o zkoušce číslo 111/01

měření hluku z dopravy ve venkovním prostoru
a posouzení účinnosti protihlukových barier

Dálnice D8, stavba 0803 A
Nová Ves – Doksany

RE © 2001

telefon
0601-282122

Měření hluku z dopravy

Dálnice D8, úsek Nová Ves – Doksany

Obsah dokumentace

1	Úvod	2
2	Legislativa	3
	2.1 Hygienické předpisy	
	2.2 Ostatní předpisy	
	2.3 Nejvýše přípustné hodnoty	
3	Instrumentace	4
	3.1 Zvukoměrná technika	
	3.2 Ostatní měřicí technika	
	3.3 PC a software	
4	Dopravně technické údaje	5
	4.1 Stav před zprovozněním úseku D8	
	4.2 Stav po zprovoznění D8	
	4.3 Kategorie vozidel	
	4.4 Výsledky sčítání dopravy	
5	Výsledky měření hluku	8
	5.1 Měření hluku pro stav před zprovozněním D8	
	5.2 Měření hluku pro stav po zprovoznění D8	
	5.3 Srovnání naměřených hodnot	
	5.4 Klimatické podmínky	
6	Akustické výpočty	22
	6.1 Posuzované území	
	6.2 Všeobecně platné zásady pro výpočet hlukových map	
	6.3 Výsledky výpočtu na referenčních bodech	
7	Závěr	26
	7.1 Původní stav	
	7.2 Nový stav po zprovoznění D8	
	7.3 Vyjádření MZd ČR k posouzení naměřených hodnot	
8	Mapové přílohy	27
	A Mapy situace se zákresem měřících bodů	
	B Hlukové mapy pro stávající stav	
	C Hlukové mapy pro výpočtové simulace	

1 Úvod

Měření je požadováno jako podklad ke kolaudaci stavby D8, 0803 A pro ověření akustické situace po zprovoznění úseku D8 Nová Ves - Doksany a pro srovnání stavu před a po změně. Dále je požadováno výpočtové ověření účinnosti protihlukových bariér navržených v dokumentaci pro stavební povolení.

Účelem měření je stanovení hlukové zátěže přilehlých území formou dlouhodobých měření ve venkovním prostoru u přilehlé obytné zástavby. Posuzovaným zdrojem hluku je vždy silniční doprava na komunikaci I. třídy I/8 nebo dálnici D8.

Podkladem pro zadání výpočtů a volbu měřících bodů je dokumentace ke stavbě dodaná objednatelem (viz mapy situace) a místní šetření, konané za účasti zástupců investora a orgánů státní správy. Podkladem pro hodnocení je vyjádření odboru hygieny a epidemiologie MZd ČR č.j. HEM-3216-27.9.01-26834 ze dne 3.10.2001, viz příloha kapitola 7.3.

2 Legislativa

2.1 Hygienické předpisy

Ke stavbě byl vydán závazný posudek okresního hygienika před platností zákona č. 258/2000 Sb., posouzení naměřených a vypočtených hodnot je tedy provedeno podle dříve platné vyhlášky č. 13/1977 Sb. a navazujících hygienických předpisů svazek č. 37/1977, stanovení limitů a porovnání s nimi pak podle směrnice č. 41 těchto předpisů. Měření hluku ve venkovním prostoru je provedeno v souladu s požadavky směrnice č. 43 hygienických předpisů svazek č. 37/1977, přílohy k vyhlášce č. 13/1977 Sb. a podle platných norem řady ISO 1996 a podle materiálu „Metodické pokyny pro měření a výpočty hladin hluku z dopravy,“ MŽP 12/1995. Nařízení vlády č. 502/2000 Sb. není použito.

2.2 Ostatní předpisy

Veškerá měření ve venkovním prostoru odpovídají podmínkám ČSN ISO 1996 a ČSN ISO 2204, které specifikují požadavky na měřicí techniku, přesnost měření, zpracování dat a klimatické podmínky. Ochrana před hlukem v době vydání stavebního povolení vyplývala ze zákona o péči o zdraví lidu č. 20/1966 Sb., který hovoří o úkolech v péči o zdravé životní podmínky, které se musí zabezpečovat zejména při územním plánování, při projektování staveb a zařízení, při jejich výstavbě, rekonstrukci a uvádění do provozu (užívání) a při jejich údržbě a opravách.

2.3 Nejvýše přípustné hodnoty

V souladu s výše uvedeným přehledem je nejvýše přípustná hladina hluku ze silniční dopravy stanovena na $L_{Aeq\ p} = 50$ dB(A) pro den, pro noc je platná korekce -10 dB(A), tedy $L_{Aeq\ p} = 40$ dB(A). Nejvýše přípustná hladina hluku pro vnitřní prostor chráněných objektů je stanovena na $L_{Aeq\ p} = 40$ dB(A) pro den, respektive $L_{Aeq\ p} = 30$ dB(A) pro noc. Případná úprava nejvýše přípustných hodnot musí být v souladu s územním plánem obce a k jejímu provedení je oprávněn pouze místně příslušný okresní hygienik. Pokud by byly naměřené hodnoty hodnoceny podle v současné době platného nařízení vlády č. 502/2000 Sb., jsou limity pro venkovní prostor navýšeny o 5 dB(A) oproti uvedeným.

3 Instrumentace

3.1 Zvukoměrná technika

Přesné integrační zvukoměry Brüel & Kjaer typ 2230. Zvukoměr jako celek vyhovuje třídě přesnosti I. dle ČSN 356870. Použité mikrofony typu BK 4155. Identifikace viz tabulka :

Výrobní číslo zvukoměru	Ověřovací list č.	Výrobní číslo mikrofону	Ověřovací list č.
1081953	CM 812-OL-1184/99	1148005	CM 812-OL-1185/99
1624434	CM 812-OL-1237/99	1650366	CM 812-OL-1239/99
1643293	CM 812-OL-1042/00	1835192	CM 812-OL-1043/00

NASTAVENÍ PŘÍSTROJŮ :
Časové vážení : „Fast“
Frekvenční vážení : „A“
Mikrofon : „Frontal“
Rozsah stupnice : 30 - 90 dB, nebo dle potřeby
Interval odečtu : 60 min.
Aplikován ochranný kryt mikrofону.

Spektrální analyzátor hladin hluku v reálném čase Brüel & Kjaer typ 2146, výrobní číslo 1707369 ověřovací list č. CM 812-OL-1034/00. Mikrofon BK 4156, výr. č. 1730121, ov. list č. CM 812-OL-1033/00. Zvukoměr jako celek vyhovuje třídě přesnosti I. dle ČSN 356870.

NASTAVENÍ PŘÍSTROJE :
Instrument, "B&K-7666, VP2611,2146"
Measurement text, "D8-0803 LEDCICE"
Measurement type, "1 Channel Auto Spectrum Analysis (single)"
Input ch. A, "PREAMP, HP 20 Hz, Max. 125 dB, ref. 2.0E-05 Pa."
No. of spectra, "24"
Bandwidth, "1/3 oct., 22.4E+3 Hz upper freq. real time."
Averaging, "Linear, 0:01:00.000"
Spectrum weight ch. A, "Add to spectrum : A., Add to W-Ch : A"
Hold, "Inactive"

Pro kalibraci všech zvukoměrů byl použit akustický kalibrátor Brüel & Kjaer typ 4231, výrobní číslo 1759468, ověřovací list č. CM 812-OL-1046/00. V případě použití byla kalibrace provedena včetně prodlužovacího mikrofonního kabelu.

3.2 Nestanovená měřidla

Anemometr THERM 2253-2, C-METR Metra Blasko, Assmannův aspirační psychrometer.

3.3 Výpočetní technika a software

Výpočty hlukových map jsou provedeny na programu HLUK Plus verze 5.03, #5304 s modulem pro optimalizaci účinnosti protihlukových bariér. Zpracování dat bylo provedeno na programu Brüel & Kjaer 5306 verze 2.01 a výsledná prezentace výsledků je vypracována na programech skupiny MS Office 97, #04010154202. Programy jsou provozovány na PC.

4 Dopravně technické údaje

4.1 Stav před zprovozněním D8

V obcích Ledčice a Dušníky prochází silnice I/8 (E-55) v bezprostřední blízkosti obytné zástavby, přičemž dálková doprava bude po zprovoznění odkloněna na daný úsek dálnice D8. Za dobu 24 hodin projelo v posuzovaných úsecích silnice I/8 cca 13800 vozidel, z toho cca 4000 nákladních a autobusů. Údaje jsou získány sčítáním intenzity dopravy provedeném v rámci zakázky dne 13.6.2001, tedy přibližně dva týdny před zprovozněním D8 na počátku letní turistické sezony. Výhledově lze předpokládat výrazný pokles intenzity dopravy na stávající silnici I/8 vlivem zprovoznění dálnice D8.

4.2 Stav po zprovoznění D8

Posuzovaným územím je úsek dálnice D8 (E-55) mezi obcemi Nová Ves a Doksany v místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě. Pro účely sčítání byl úsek rozdělen v místě sjezdu do Roudnice nad Labem. Po zprovoznění úseku a tedy propojení dvou již provozovaných (Praha – Nová Ves a Doksany – Lovosice) došlo k výraznému poklesu intenzity dopravy na původní komunikaci I/8 a současně k výraznému nárůstu intenzity dopravy v celé dosud zprovozněné délce dálnice D8. Nárůst je způsoben především zlepšením dopravní dostupnosti pražské aglomerace vlivem zprovoznění D8. V denní době je celková hladina hluku dána převážně osobní dopravou, v noční době pak zcela převládá kamionová doprava mezinárodního významu, a to zejména v pozdních nočních hodinách, její intenzita je po celých 24 hodin přibližně rovnoměrná, patrné jsou shluky kamionů jedoucích spolu po vyložení z vlakové přepravy vozidel systému RoLa (Lovosice – Drážďany).

4.3 Kategorie vozidel

Pro účely tohoto měření bylo sčítání intenzity dopravy provedeno zjednodušenou formou po celou dobu měření, tedy 24 hodin. Kategorie vozidel jsou rozděleny pouze na osobní automobily (OA) – tj. všechny automobily do 3,5 t včetně dodávek typu Ford Transit apod. a motocyklů; nákladní automobily (NA) – tj. lehké i těžké nákladní automobily a kamiony, tedy počínaje vozidly typu Avia; autobusy (BUS) – tj. všechny typy autobusů dálkových i místních mimo mikrobuse na dodávkových podvozcích, ty jsou zahrnuty do osobních vozidel.

4.4 Výsledky sčítání dopravy

4.4.1 Stav před zprovozněním D8, doprava na silnici I/8

Sčítání bylo provedeno zjednodušenou formou, plně dostačující pro účely tohoto měření. V souladu s metodikou bylo měření provedeno v období mimo hlavní turistickou sezonu, avšak v polovině měsíce června již turistický provoz ovlivňuje intenzitu dopravy poměrně výrazně, zejména v noční době. Sčítání bylo vždy prováděno přímo z měřicího místa, neboť v obou případech je komunikace I/8 v přímé viditelnosti. Na obou měřicích místech jsou výsledné hodnoty v případě nákladní dopravy výrazně ovlivněny vyvolanou dopravou z výstavby D8 – přibližně 400 průjezdů těžkých nákladních automobilů s vlekm za dobu sčítání.

Tabulka 1

Čas odečtu	Ledčice			Dušníky		
	Osobní	Nákladní	BUS	Osobní	Nákladní	BUS
7:00	708	197	17	719	190	15
8:00	601	183	19	616	174	19
9:00	589	201	21	607	200	26
10:00	676	193	23	675	197	19
11:00	691	227	27	684	212	28
12:00	712	224	19	693	218	15
13:00	650	228	13	654	205	12
14:00	537	176	16	523	182	11
15:00	405	138	9	406	131	10
16:00	609	196	18	583	189	22
17:00	676	217	20	683	211	20
18:00	429	206	23	534	216	19
19:00	458	183	18	502	191	13
20:00	315	190	15	401	179	15
21:00	299	175	11	310	156	12
22:00	173	147	9	198	161	8
23:00	213	127	3	191	130	2
0:00	153	94	1	152	80	1
1:00	93	90	2	101	95	3
2:00	69	92	0	89	92	1
3:00	78	83	4	73	76	3
4:00	47	77	2	40	81	2
5:00	51	93	9	55	87	8
6:00	393	146	14	432	140	16
SUMA-DEN	8528	3081	278	8788	3012	264
SUMA-NOC	1097	802	35	1133	781	36

4.4.2 Stav po zprovoznění D8

Sčítání na D8 bylo provedeno zjednodušenou formou, plně dostačující pro účely tohoto měření. V souladu s metodikou bylo měření provedeno v období mimo hlavní turistickou sezonu. Posuzovaný úsek dálnice D8 je pro sledování dopravní zátěže rozdělen na dva samostatně sčítané úseky, neboť přibližně v jeho polovině se nachází poměrně silně využívaný sjezd do měst Roudnice nad Labem a Štětí. Zprovozněním tohoto úseku došlo k propojení dalších již provozovaných částí D8. Sčítací místo pro úsek Nová Ves – sjezd Roudnice n/L bylo umístěno na mostě pro zemědělskou cestu poblíž Nové Vsi, pro úsek sjezd Roudnice n/L – Doksany pak při tělese D8 mezi obcemi Chvalín a Dušníky.

Tabulka 2

Čas odečtu	Ledčice			Dušníky		
	Osobní	Nákladní	BUS	Osobní	Nákladní	BUS
7:00	713	258	18	716	241	15
8:00	709	257	16	663	242	16
9:00	745	252	14	676	238	18
10:00	653	245	12	664	234	10
11:00	589	249	13	637	236	12
12:00	697	255	12	695	244	10
13:00	721	239	18	688	221	14
14:00	614	246	12	569	234	11
15:00	643	248	12	525	236	11
16:00	656	258	12	620	246	15
17:00	661	260	14	672	247	15
18:00	615	253	12	575	241	14
19:00	498	227	13	500	214	11
20:00	317	201	14	359	187	13
21:00	321	147	11	316	136	10
22:00	207	124	8	203	116	6
23:00	276	95	3	234	93	1
0:00	141	99	0	147	100	0
1:00	158	106	0	130	107	0
2:00	83	119	4	86	115	3
3:00	71	120	2	72	118	1
4:00	56	98	0	48	98	0
5:00	69	112	3	62	110	4
6:00	285	139	11	359	128	12
SUMA-DEN	9359	3719	211	9074	3514	203
SUMA-NOC	1139	888	23	1136	870	22

5 Výsledky měření hluku

Měření ve venkovním prostoru je provedeno pro ověření reálné hlukové zátěže obytné zástavby ležící v okolí dálnice D8. Mikrofon byl vždy umístěn ve výšce 4 m v blízkosti chráněného obytného objektu na straně orientované ke komunikaci, která byla v době měření sledovaným zdrojem hluku (silnice I/8 nebo dálnice D8). Měřeno bylo kontinuálně po dobu 24 hodin. Sledovaným deskriptorem je ekvivalentní hladina hluku (L_{Aeq}) a výpočtem z časového průběhu stanovená hladina hluku pozadí (L_{90}), uvedeny jsou průměrné hodnoty pro den nebo noc. Mimo to byla vždy formou krátkodobého náměru stanovena teoretická hladina hluku pozadí (L_{Amin}), při opadu hluku z dopravy na sledovaných komunikacích. Povrch komunikací byl v době měření vždy suchý, klimatické podmínky jsou popsány v samostatné kapitole.

5.1 Měření hluku pro stav před zprovozněním D8

Na žádost objednatele bylo provedeno měření hluku za původního stavu, tedy před zprovozněním dálnice D8. Měřicí body byly zvoleny u obytné zástavby ležící poblíž silnice I. třídy I/8, která byla v době měření silně dopravně zatížena místní, dálkovou i mezinárodní dopravou a měla status mezinárodní tranzitní komunikace s označením E-55. Měření bylo provedeno dlouhodobým náměrem (24 h) se sčítáním dopravy, zahájeno bylo v 6:00 h dne 13.6.2001, tedy asi 14 dní před zprovozněním dálnice.

5.1.1 Naměřené hodnoty (silnice I/8)

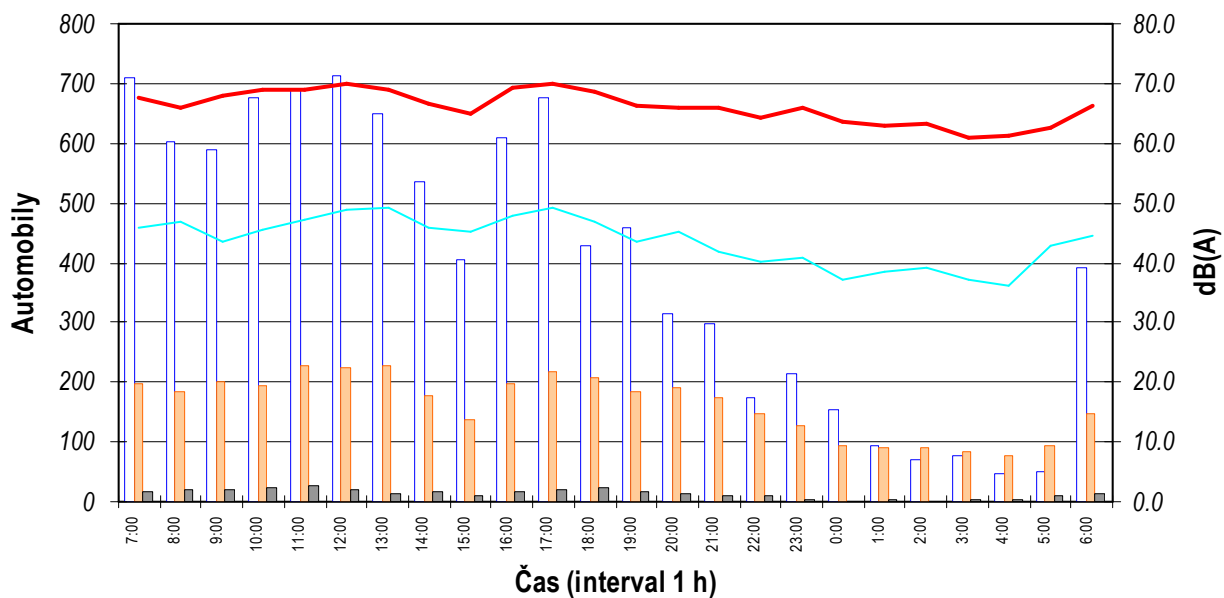
V tabulce jsou uvedeny hodnoty pro den (6:00 – 22:00 h) a noc (22:00 – 6:00 h). Časový průběh naměřených hodnot je zřejmý z grafů otištěných na následující straně. Poloha měřících bodů vyplývá z mapy situace (příloha A) a z fotodokumentace v kapitole 5.2 – mikrofon byl umístěn zcela identicky při měření původního i nového stavu.

Tabulka 3

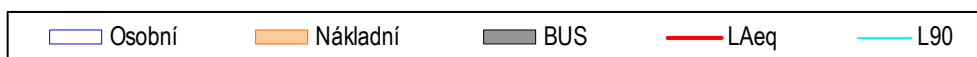
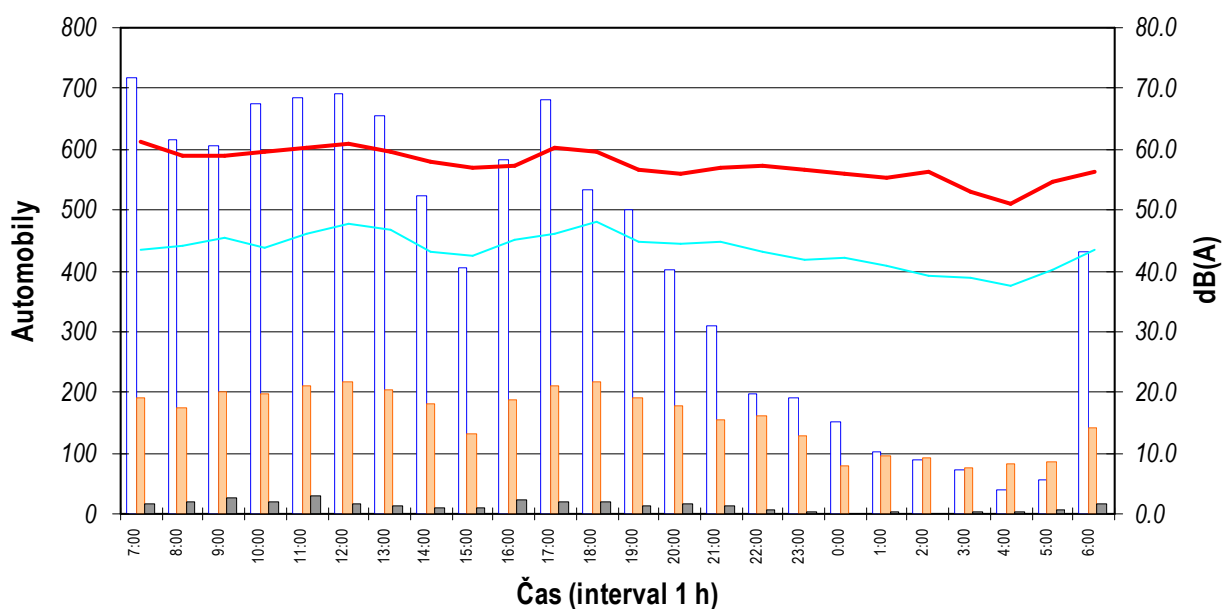
Měřicí bod	Poloha	Denní doba	L_{Aeq} dB(A)	LIMIT	Součty vozidel		
					OA	NA	BUS
3	Ledčice č.p. 231	den	68,6	60	8528	3081	278
		noc	63,6	50	1097	802	35
12	Dušníky (okraj obce)	den	60,1	60	8788	3012	264
		noc	55,6	50	1133	781	36

5.1.2 Grafická příloha (silnice I/8)

Časový průběh naměřených hodnot (Ledčice 231)



Časový průběh naměřených hodnot (Dušníky)



5.2 Měření hluku pro stav po zprovoznění D8

Měřicí body byly zvoleny u obytné zástavby ležící v okolí trasy dálnice D8, vždy v přímé viditelnosti z tělesa dálnice. Komunikace je v denní době silně dopravně zatížena místní, dálkovou i mezinárodní dopravou, v noční době pak zcela převládá dálková osobní a nákladní doprava, z níž 90 % tvoří kamiony. Dálnice má status mezinárodní tranzitní komunikace E-55. Měření bylo provedeno dlouhodobým náměrem (24 h) se sčítáním dopravy, zahájeno bylo v 6:00 h dne 4.9.2001, tedy asi 2 měsíce po zprovoznění dálnice.

5.2.1 Naměřené hodnoty (dálnice D8)

V tabulce jsou uvedeny hodnoty pro den (6:00 – 22:00 h) a noc (22:00 – 6:00 h). Časový průběh naměřených hodnot je zřejmý z grafů otištěných na následující straně. Poloha měřících bodů vyplývá z mapy situace (příloha A) a z fotodokumentace v kapitole 5.2 – mikrofon byl umístěn zcela identicky při měření původního i nového stavu.

Tabulka 4

Měřicí bod	Poloha	Denní doba	LAeq dB(A)	LIMIT	Součty vozidel		
					OA	NA	BUS
1	Nová Ves č.p. 65	den	50,4	50	9359	3719	211
		noc	48,7	40	1139	888	23
2	Nová Ves č.p. 117	den	49,9	50	9359	3719	211
		noc	48,4	40	1139	888	23
3	Ledčice č.p. 231	den	60,8	60	9359	3719	211
		noc	56,1	50	1139	888	23
4	Ledčice č.p. 224	den	58,8	60	Z	Z	Z
		noc	52,3	50	Z	Z	Z
5	Ledčice č.p. 152	den	53,2	50	9359	3719	211
		noc	50,5	40	1139	888	23
6	Ledčice č.p. 105	den	54,9	50	Z	Z	Z
		noc	48,6	40	Z	Z	Z
7	Mnetěš č.p. 128	den	51,1	50	9359	3719	211
		noc	46,6	40	1139	888	23
8	Vražkov č.p. 159	den	51,2	50	9359	3719	211
		noc	42,6	40	1139	888	23
9	Vražkov č.p. 48	den	55,3	50	9359	3719	211
		noc	47,6	40	1139	888	23
10	Kleneč č.p. 105	den	N	50	N	N	N
		noc	41,8	40	1139	888	23
11	Chvalín č.p. 68	den	N	50	N	N	N
		noc	40,6	40	1136	870	22
12	Dušníky - okraj obce	den	58,9	50	9074	3514	203
		noc	43,1	40	1136	870	22

N měření ve dne nebylo provedeno, ruch prostředí převyšuje hluk z D8

Z zkrácené měření po dobu 4 hodiny ve dne a 2 hodiny v noci



Mikrofon byl umístěn na tyči na měřicím voze ve výšce 4 m nad terénem, na cestě ke hřišti před domem v úrovni štítu orientovaném k dálnici. Po celou dobu byl rozhodujícím zdrojem hluku automobilový provoz na dálnici D8, ruch prostředí neovlivnil podstatným způsobem naměřené hodnoty, což dokládá velký odstup hluku z dopravy od hluku pozadí (L_{Aeq} / L_{90}). Doba měření 24 hodin.

Naměřené hodnoty pro DEN

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 50,4 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 44,0 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 38,2 \text{ dB(A)}$

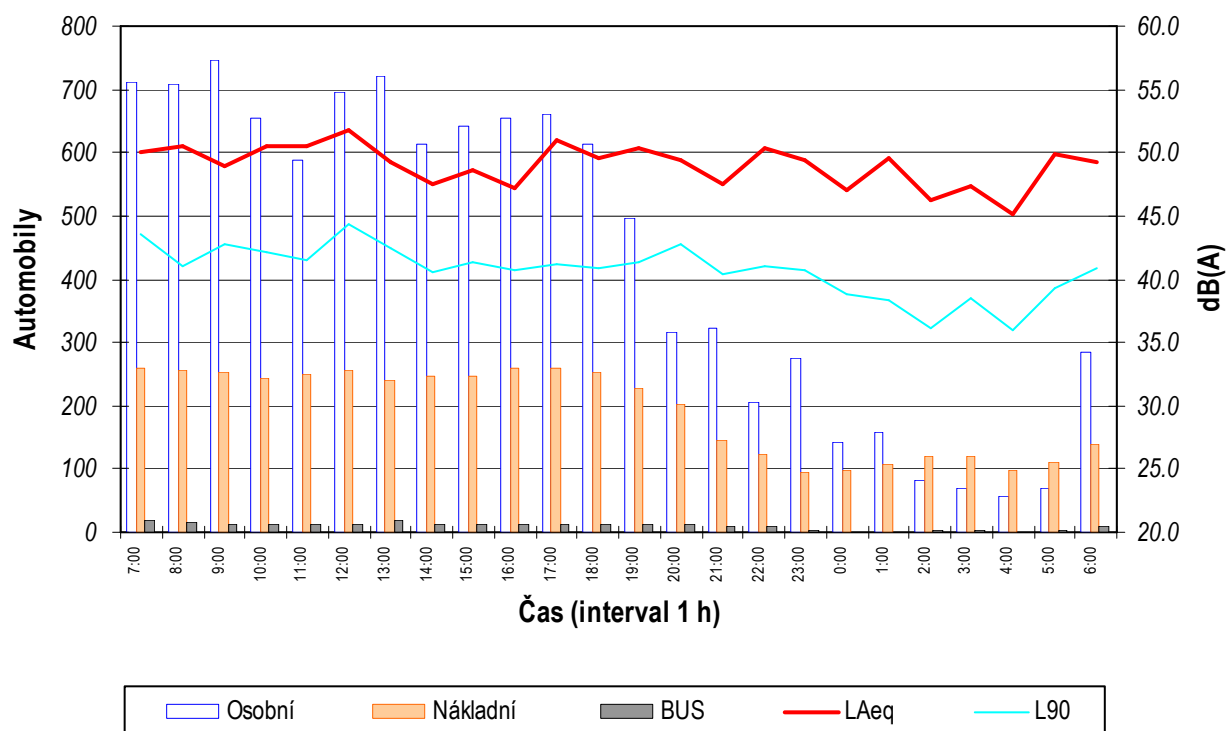
Naměřené hodnoty pro NOC

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 48,7 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 38,6 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 33,1 \text{ dB(A)}$

Časový průběh naměřených hodnot (Nová Ves 65)





Mikrofon byl umístěn na stativu na měřicím voze ve výšce 3,8 m nad terénem, na parkovací ploše u domu v úrovni štítu orientovaném k dálnici. Po celou dobu byl rozhodujícím zdrojem hluku automobilový provoz na dálnici D8, ruch prostředí zde žádným způsobem neovlivnil naměřené hodnoty, což dokládá velký odstup hluk z dopravy od teoretického hluku pozadí (L_{Aeq} / L_{Amin}). Doba měření 24 hodin.

Naměřené hodnoty pro DEN

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 49,9 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 42,9 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 37,5 \text{ dB(A)}$

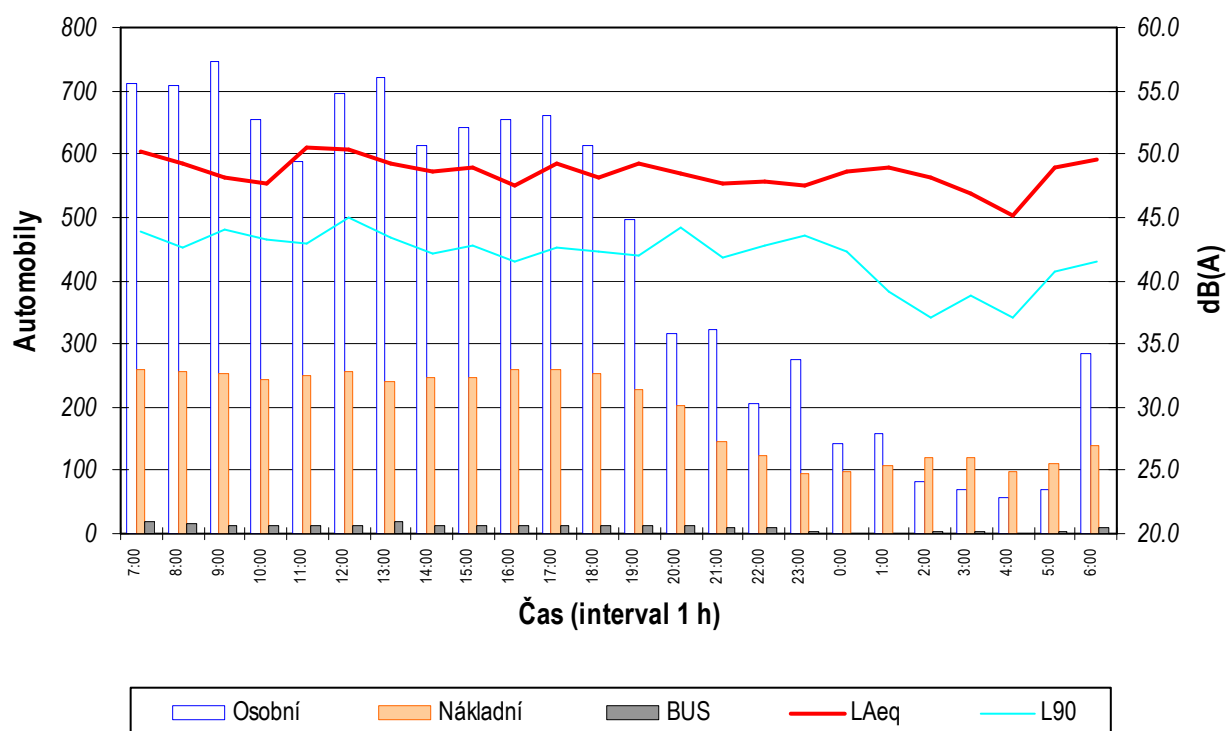
Naměřené hodnoty pro NOC

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 48,4 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 40,0 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 35,3 \text{ dB(A)}$

Časový průběh naměřených hodnot (Nová Ves 117)





Mikrofon byl umístěn na tyči ve výšce 4 m nad terénem při čelní fasádě obytného domu, tedy v úrovni okna v 1.NP ve štítu orientovaném k dálnici. Ve dne je hladina hluku dána provozem na D8 a býv. silnici I/8, po celou noční dobu byl rozhodujícím zdrojem hluku provoz na dálnici D8, provoz na ostatních silničních komunikacích ovlivňuje naměřené hodnoty jen zcela zanedbatelně. Doba měření 24 hodin.

Naměřené hodnoty pro DEN

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 60,8 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 43,6 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 39,4 \text{ dB(A)}$

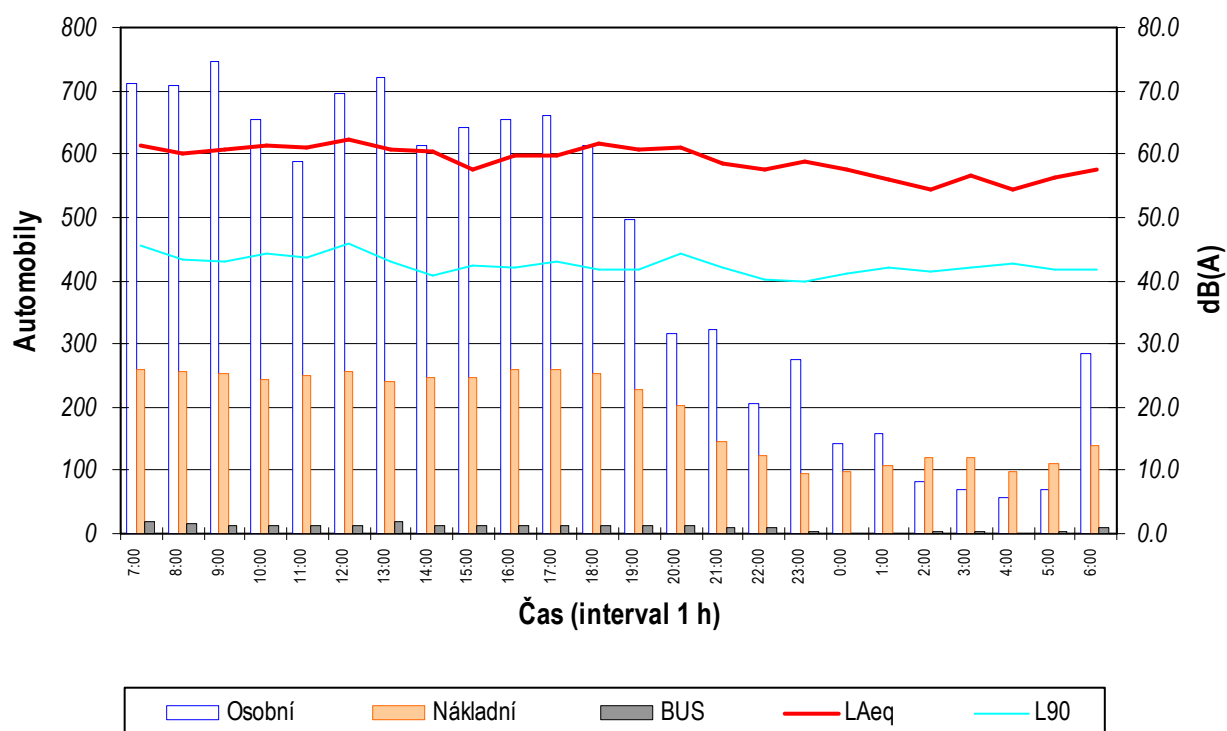
Naměřené hodnoty pro NOC

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 56,1 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 40,3 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 34,2 \text{ dB(A)}$

Časový průběh naměřených hodnot (Ledčice 231)





Mikrofon byl umístěn na tyči na měřicím voze ve výšce 4 m nad terénem, na silnici před domem v úrovni štítu orientovaném k dálnici. Po celou dobu měření byl rozhodujícím zdrojem hluku automobilový provoz na dálnici D8, ruch prostředí neovlivnil podstatným způsobem naměřené hodnoty, počet průjezdů automobilů viz tabulka 2. Čas měření: DEN 7:00-11:00 h; NOC 22:00-01:00 h.

Naměřené hodnoty pro DEN

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 58,8 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 47,0 \text{ dB(A)}$

Naměřené hodnoty pro NOC

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 52,3 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 44,4 \text{ dB(A)}$



Mikrofon byl umístěn na tyči na měřicím voze ve výšce 4 m nad terénem, na polní cestě k zemědělské usedlosti, v úrovni stěny obytného domu orientované k dálnici. Po celou dobu měření byl rozhodujícím zdrojem hluku automobilový provoz na D8, přirozený ruch prostředí je zde zanedbatelný, hluk z jiných komunikací sem neproniká. Čas měření: DEN 7:00-11:00h; NOC 22:00-01:00h.

Naměřené hodnoty pro DEN

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 54,9 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 46,2 \text{ dB(A)}$

Naměřené hodnoty pro NOC

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 48,6 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 42,0 \text{ dB(A)}$



Mikrofon byl umístěn na stativu na střeše měřicího vozu ve výšce 3 m nad terénem na silnici mezi polem a obcí, v úrovni štítu domu orientovaném k dálnici. Po celou dobu měření byl rozhodujícím zdrojem hluku automobilový provoz na D8, ruch prostředí neovlivnil podstatným způsobem naměřené hodnoty, což dokládá velký odstup hluku z dopravy od teoretického hluku pozadí (L_{Aeq} / L_{Amin}). Doba měření 24 hodin.

Naměřené hodnoty pro DEN

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 53,2 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 46,5 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 40,7 \text{ dB(A)}$

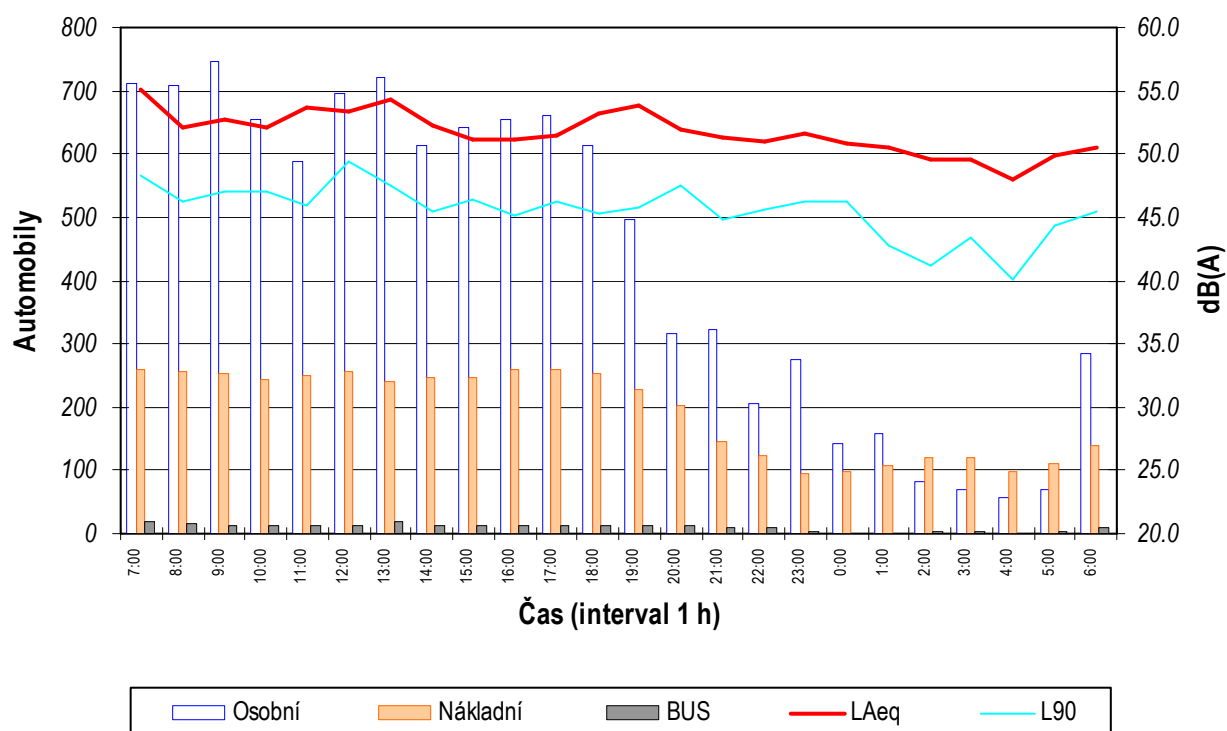
Naměřené hodnoty pro NOC

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 50,5 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 43,7 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 36,9 \text{ dB(A)}$

Časový průběh naměřených hodnot (Ledčice 152)





Mikrofon byl umístěn na stativu na střeše měřicího vozu ve výšce 3,5 m nad terénem, na chodníku před vraty, orientován k dálnici. Po celou dobu byl rozhodujícím zdrojem hluku automobilový provoz na dálnici D8, místní silniční a železniční doprava byla vyloučena pauzováním měření, ruch prostředí neovlivnil podstatným způsobem naměřené hodnoty, lokalita je akusticky velmi klidná. Doba měření 24 h.

Naměřené hodnoty pro DEN

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 51,1 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 43,4 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 37,7 \text{ dB(A)}$

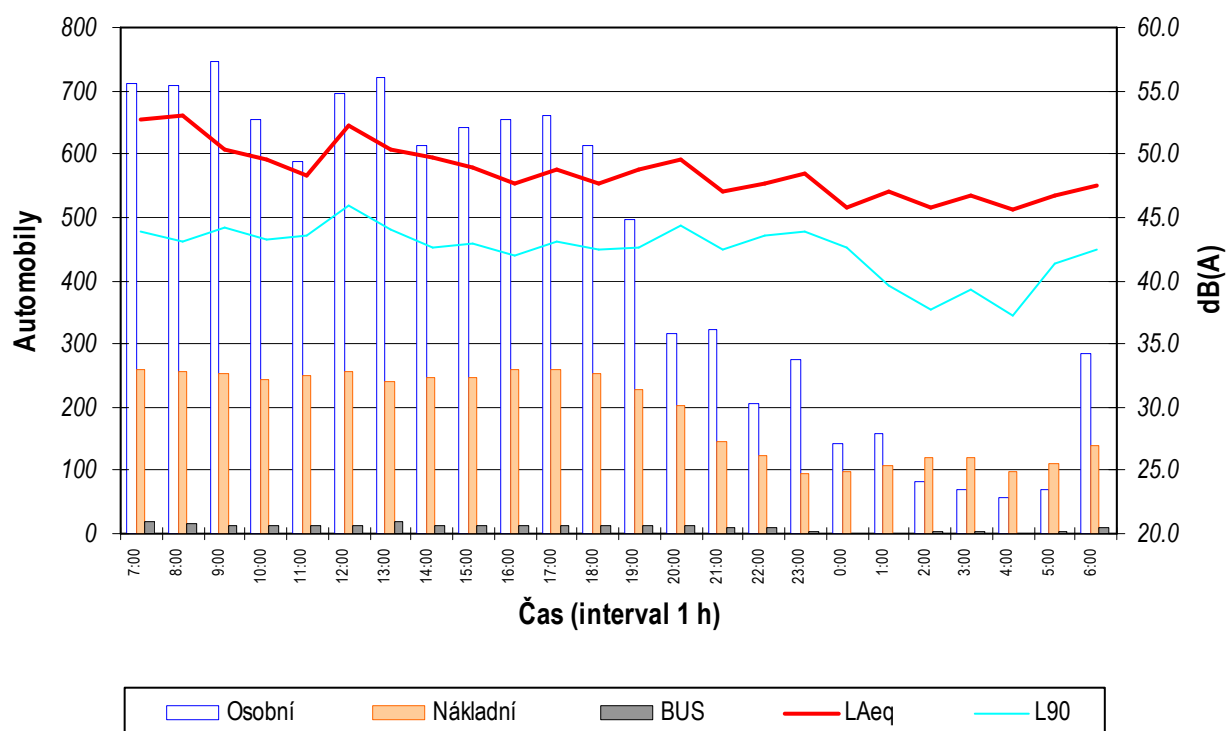
Naměřené hodnoty pro NOC

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 46,6 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 40,5 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 32,8 \text{ dB(A)}$

Časový průběh naměřených hodnot (Mnetěš 128)





Mikrofon byl umístěn na tyči na měřicím voze ve výšce 3 m nad terénem, na místní silnici před domem, orientován k dálnici. Po celou dobu měření byl rozhodujícím zdrojem hluku provoz na dálnici D8, místní silniční a železniční doprava byla vyloučena pauzováním měření, ruch prostředí neovlivnil podstatným způsobem naměřené hodnoty, lokalita je akusticky velmi klidná. Doba měření 24 h.

Naměřené hodnoty pro DEN

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 51,2 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 45,8 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 38,3 \text{ dB(A)}$

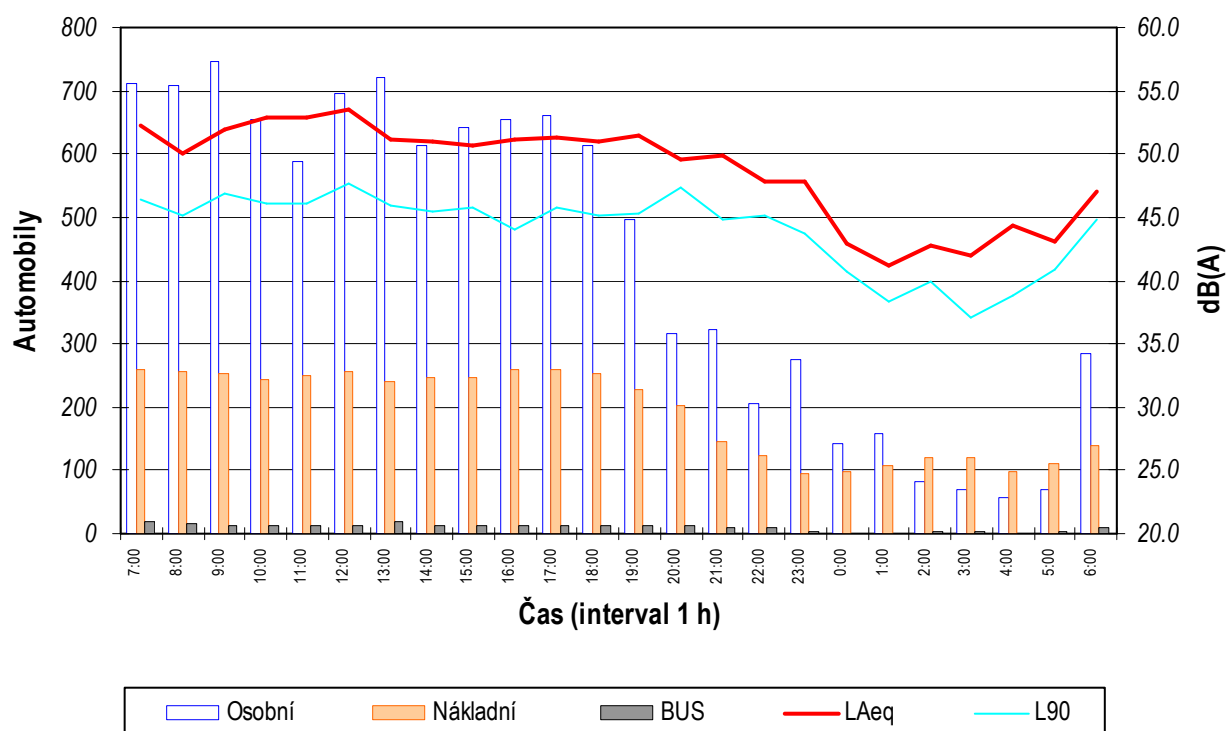
Naměřené hodnoty pro NOC

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 42,6 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 39,9 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 33,6 \text{ dB(A)}$

Časový průběh naměřených hodnot (Vražkov 159)





Mikrofon byl umístěn na tyči na měřícím voze ve výšce 4 m nad terénem, na polní cestě před domem, orientován k dálnici. Po celou dobu měření byl rozhodujícím zdrojem hluku provoz na dálnici D8, sporadická železniční doprava byla vyloučena pauzováním zvukoměru, ruch prostředí neovlivnil podstatným způsobem naměřené hodnoty, lokalita je akusticky zcela klidná mimo hluk z D8. Měřeno 24 h.

Naměřené hodnoty pro DEN

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 55,3 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 46,8 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 41,2 \text{ dB(A)}$

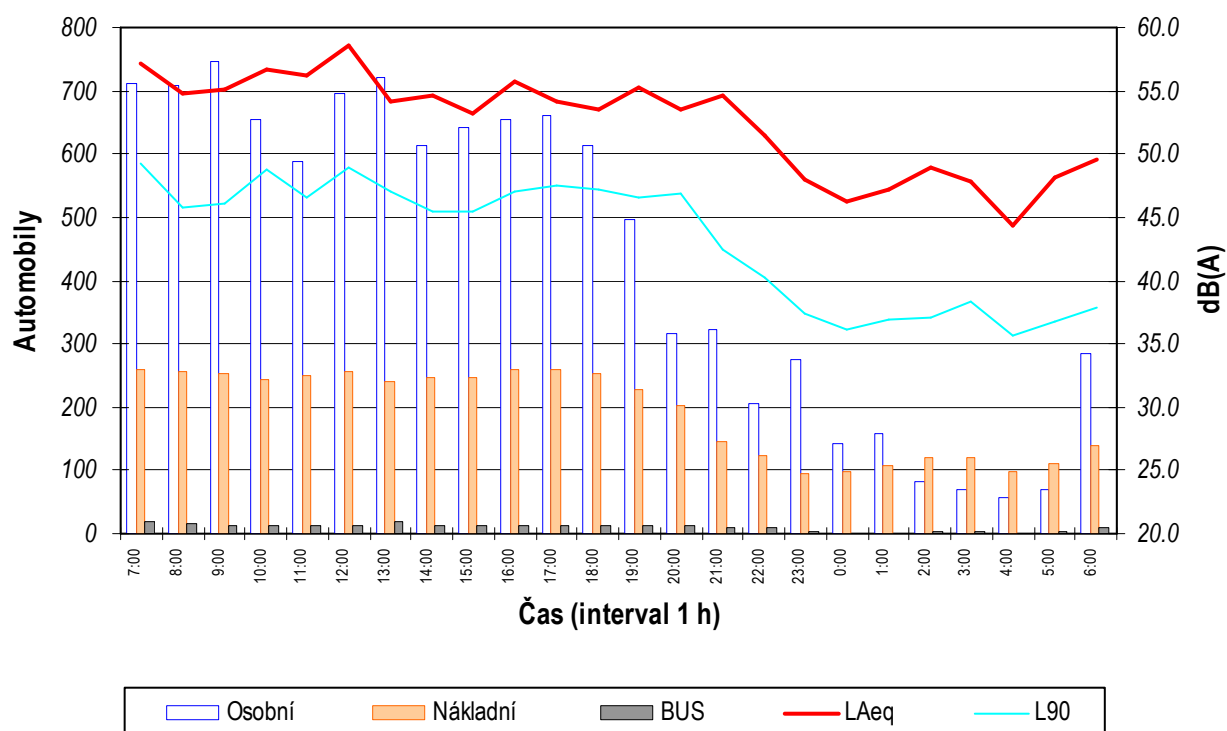
Naměřené hodnoty pro NOC

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 47,6 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 37,0 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 29,4 \text{ dB(A)}$

Časový průběh naměřených hodnot (Samota u Čepele)





Mikrofon byl umístěn na tyči na měřicím voze ve výšce 4 m nad terénem, na místní cestě do polí, orientován k dálnici. Po celou dobu měření byl provoz na dálnici D8 jen slabě slyšitelný, sporadická místní doprava byla vyloučena pauzováním zvukoměru, ruch prostředí výrazně ovlivňuje naměřené hodnoty. Lokalita je akusticky velmi klidná, hluk z D8 zaniká pod přirozeným ruchem prostředí. Měřeno 22:00-6:00 h.

Měření hluku ve dne nebylo provedeno, hluk z D8 po většinu času zaniká v ruchu prostředí.

Naměřené hodnoty pro NOC

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 41,8 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 36,4 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 32,0 \text{ dB(A)}$



Mikrofon byl umístěn na tyči na měřicím voze ve výšce 4 m nad terénem, na místní cestě do polí, orientován k dálnici. Po celou dobu měření byl provoz na dálnici D8 jen slabě slyšitelný, sporadická místní doprava byla vyloučena pauzováním zvukoměru, ruch prostředí výrazně ovlivňuje naměřené hodnoty. Lokalita je akusticky velmi klidná, hluk z D8 zaniká pod přirozeným ruchem prostředí. Měřeno 22:00-6:00 h.

Měření hluku ve dne nebylo provedeno, hluk z D8 po většinu času zaniká v ruchu prostředí.

Naměřené hodnoty pro NOC

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 40,6 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 37,1 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 27,9 \text{ dB(A)}$



Mikrofon byl umístěn na tyči na měřicím voze ve výšce 4 m nad terénem, na příjezdové cestě k zemědělské usedlosti č.p. 12 v úrovni plotu, orientován k dálnici. Ve dne byl dominantním zdrojem hluku provoz na býv. silnici I/8, v noci pak přeslechy z D8. Ruch prostředí neovlivnil podstatným způsobem naměřené hodnoty, zcela převládá hluk ze silniční dopravy, viz odstup hladin L_{Aeq} / L_{Amin} . Doba měření 24 hodin.

Naměřené hodnoty pro DEN

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 58,9 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 43,5 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 38,7 \text{ dB(A)}$

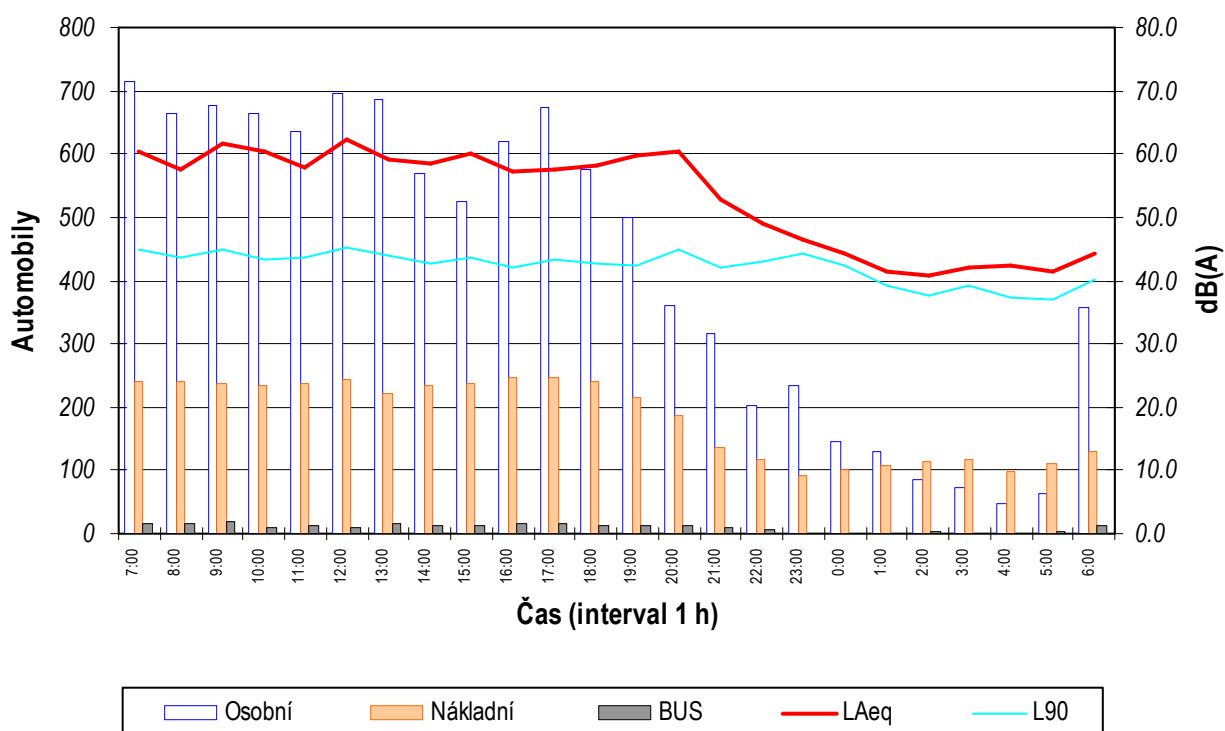
Naměřené hodnoty pro NOC

Hladina hluku z dopravy $L_{Aeq} = 43,1 \text{ dB(A)}$

Hladina hluku pozadí $L_{90} = 39,6 \text{ dB(A)}$

Teoretická hladina hluku pozadí $L_{Amin} = 30,4 \text{ dB(A)}$

Časový průběh naměřených hodnot (Dušníky)



5.3 Srovnání naměřených hodnot

Srovnání je provedeno dle požadavku objednatele pro ověření reálné změny hlukové zátěže obytných území ležících při trase silnice I/8 (E-55). Srovnávaným deskriptorem je L_{Aeq} za dobu měření dle tabulek v kapitolách 5.1 a 5.2, měřící body Ledčice 231 a Dušníky – okraj obce.

Tabulka 5

Ref. bod	Naměřené hodnoty [dB(A)]			Rozdíl [dB(A)]	Hodnocení nové hlukové zátěže
	doba měření	původní stav	nový stav		
3	DEN	68.6	60.8	-7.8	pokles
	NOC	63.3	56.1	-7.2	pokles
12	DEN	60.1	58.9	-1.2	pokles
	NOC	55.6	43.1	-12.5	pokles

5.4 Klimatické podmínky

Měření klimatických podmínek bylo prováděno každé dvě hodiny na každém měřícím bodě, v případě blízké polohy více bodů jsou platné hodnoty pro celou danou lokalitu. S důrazem na objektivitu byly sledovány zejména směr a rychlost větru, neboť tyto mají zásadní vliv na naměřené hodnoty na bodech vzdálenějších od sledované komunikace. Uvedeny jsou průměrné hodnoty pro den / noc, klimatické podmínky byly po celou dobu měření velmi stabilní, výrazněji proměnlivá byla pouze teplota. Noční vlhkost vzduchu je ovlivněna ranní mlhou.

Tabulka 6

Měřící bod	Poloha	Denní doba	R_h [%]	t_a [°C]	p_a^* [hPa]	Vítr	
						směr	rychlost
1	Nová Ves	den	58	17	998	Z	1-3 m/s
		noc	76	11	1004	-	bezvětří
6	Ledčice	den	51	15	998	Z	4-6 m/s
		noc	70	11	1004	SZ	<2 m/s
7	Mnetěš	den	49	16	998	Z	3-6 m/s
		noc	67	13	1004	SZ	<2 m/s
8	Vražkov	den	51	16	998	Z	2-4 m/s
		noc	64	12	1004	SZ	<2 m/s
9	Samota u Čepele	den	59	18	998	SZ-Z	1-3 m/s
		noc	78	14	1004	-	bezvětří
10	Kleneč	den	45	16	998	Z	3-6 m/s
		noc	63	13	1004	JZ	<2 m/s
11	Chvalín	den	57	17	998	SZ-Z	<3 m/s
		noc	83	12	1004	-	bezvětří
12	Dušníky	den	40	18	998	SZ	<3 m/s
		noc	59	11	1004	SZ	<2 m/s

*) Atmosferický tlak byl zjištěn na pracovišti ČHMI v Doksanech pro den a noc.

6 Akustické výpočty

Cílem výpočtu je získání hlukových map pro stávající stav, porovnání vypočtených hodnot s naměřenými a provedení výpočtů na simulované stavy pro srovnání účinnosti protihlukových barier o různých výškách a délkách, případně návrh rozsahu individuálních protihlukových úprav ve vztahu k obytným objektům ležících v zóně nadlimitních hodnot. Veškeré hlukové mapy jsou vypočteny pro výšku 4 m nad terénem a intenzitu dopravy pro den (16 hodin) a noc (8 hodin), vzdálenost výpočtových bodů od fasády je 2 m není-li uvedeno jinak. Výpočet zohledňuje terénní nerovnosti a další detaily přímo ovlivňující šíření hluku, není započten hluk z provozu na místních silničních a železničních komunikacích.

6.1 Posuzované území

Zájmovým územím je úsek dálnice D8 Nová Ves – Doksany, konkrétně průchod komunikace v blízkosti obytné zástavby obcí Nová Ves, Ledčice a Mnetěš.

6.2 Všeobecně platné zásady pro výpočet hlukových map

- souřadnice jednotlivých komunikací a objektů byly zadávány z mapových podkladů (katastrální mapa M 1:5000), hlukové mapy stávajícího stavu jsou tištěny vždy pro den a noc, číslování výpočtových bodů je vždy samostatně pro každou lokalitu, poloha bodů přesně odpovídá bodům měření;
- veškeré objekty byly zadány s důrazem na přesnost a byly využity všechny možnosti výpočtového programu v jeho nadstandardní verzi umožňující v omezené míře modelovat terén dle reálné situace, čímž je dosaženo zvýšené přesnosti výpočtu;
- ve hlukových mapách jsou zakresleny všechny stavby včetně hospodářských v rozsahu cca 700 m po obou stranách komunikace, neboť každý objekt ovlivňuje šíření hluku, jednotlivé typy objektů nejsou v mapách děleny na obytné a jiné;
- intenzita dopravy na dálnici D8 byla zadána dle tabulky 2 této studie, do hlukových map byly pro snazší orientaci zaneseny rovněž neposuzované komunikace, vodoteče atd., u neposuzovaných komunikací byla zadávána nulová intenzita dopravy;
- sledovaným deskriptorem je ekvivalentní hladina hluku pro den nebo noc, neboť v intenzitě silniční dopravy je značný rozdíl, zejména počet průjezdů osobních automobilů v noční době silně klesá;

6.3 Výsledky akustických výpočtů

Posuzovaná obytná zástavba se nachází po obou stranách dálnice D8, je tvořena skupinami obytných domů nebo samostatně stojícími objekty. V okolí obytných staveb procházejí komunikace místního významu, jejichž vliv není ve výpočtech zohledněn. Provoz na místních komunikacích ovlivňuje celkovou hladinu hluku ve dne, v noci nemá podstatný vliv. Cílem výpočtů je získání hlukových map lokalit pro stávající stav a simulace pro úpravy protihlukových bariér. Hlukové mapy jsou otištěny v přílohách tohoto protokolu.

Na požadavek objednatele je provedena optimalizace výšky a délky stávajících protihlukových bariér nebo návrh bariér nových. Vždy je počítáno s absorpčním povrchem bariér z vnitřní strany (rozumí se strana orientovaná ke komunikaci). Sledovanou hodnotou je ekvivalentní hladina hluku pro noc. Hlukové mapy jsou otištěny v příloze B, a to pouze pro lokality s možností úpravy stávajícího rozsahu bariér nebo k instalaci nových.

Výpočet #2

LEDČICE

Hluková mapa pro stávající stav je otištěna v příloze B-2, mapa pro optimalizaci bariér v příloze C. Snížení hlukové zátěže obytné zástavby je možné prodloužením levostranné bariéry o cca 100 m proti směru staničení při zachování stávající výšky a rovněž prodloužení pravostranné bariéry od konce stávající do km cca 21,9 při zachování stávající výšky. Možné je provedení individuálních úprav na objektech zasažených nadměrným hlukem z provozu na D8 namísto úprav rozsahu bariér. Naměřené hodnoty pro den jsou ovlivněny jinými zdroji.

STÁVAJÍCÍ STAV

Č. bodu celkové	Č. bodu, hluková mapa	Poloha	Denní doba	Naměřeno dB(A)	Vypočteno dB(A)	Chyba výpočtu
3	1	Ledčice č.p. 231	den	60.8	56.1	-4.7
			noc	56.1	53.9	-2.2
4	2	Ledčice č.p. 224	den	58.8	51.6	-7.2
			noc	52.3	49.5	-2.8
5	3	Ledčice č.p. 152	den	53.2	47.4	-5.8
			noc	50.5	45.3	-5.2
6	4	Ledčice č.p. 105	den	54.9	45.3	-9.6
			noc	48.6	43.1	-5.5

OPTIMALIZACE PROTIHLUKOVÝCH BARIÉR

Č. bodu, hluková mapa	Hodnota pro stávající stav, noční doba	Vypočtené hodnoty pro noc					Hodnocení
		A	B	C	D	E	
1	53.9	51.6	53.3	51.8	51.7	51.7	překračuje
2	49.5	47.6	45.8	46.7	47.7	46.0	překračuje
3	45.3	43.4	42.2	42.6	43.5	42.4	mírně překračuje
4	43.1	41.2	39.2	39.3	41.2	39.2	vyhovuje

A...levá bariera prodloužena, pravá stávající; B...levá stávající, pravá prodloužená; C...obě bariéry prodlouženy; D... levá bariera zvýšena o 1 m; E... levá bariera prodloužena a zvýšena na 2 m v celé délce, pravá bariera prodloužena při stávající výšce (max. rozsah úprav).

Hluková mapa pro stávající stav je otištěna v příloze B-1, mapa pro optimalizaci barier otištěna není, není doporučena žádná změna. Stávající bariera má dostatečnou účinnost, zvýšení o 1 m by mělo jen nepatrný efekt. Celkovou hladinu hluku z dopravy na D8 rozhodujícím způsobem ovlivňují přeslechy ze stoupání dálnice mezi obcemi Nová Ves a Ledčice, instalace barier do tohoto úseku by neměla téměř žádný vliv na šíření hluku směrem k obci.

STÁVAJÍCÍ STAV

Č. bodu celkové	Č. bodu, hluková mapa	Poloha	Denní doba	Naměřeno dB(A)	Vypočteno dB(A)	Chyba výpočtu
1	1	Nová Ves č.p. 65	den	50.4	51.4	+1.0
			noc	48.7	47.1	-1.6
2	2	Nová Ves č.p. 117	den	49.9	51.9	+2.0
			noc	48.4	48.7	+0.3

OPTIMALIZACE PROTIHLUKOVÝCH BARIER

Č. bodu, hluková mapa	Hodnota pro stávající stav, noční doba	Vypočtená hodnota (noc) pro bariery o výšce					Hodnocení
		2.0 m	2.5 m	3.0 m	3.5 m	4.0 m	
1	47.1	-	-	47.1	-	46.0	žádné úpravy
2	48.7	-	-	48.7	-	46.9	žádné úpravy

Hluková mapa pro stávající stav je otištěna v příloze B-3, mapa pro stav s doplněním bariery v příloze C. Hluk z provozu na D8 je zde rozhodujícím pro celkové akustické klima v denní i noční době, z tohoto důvodu je proveden výpočet pro simulaci stavu s barierou instalovanou po pravé straně dálnice v km cca 23,8-24,5. Optimalizace výšky viz tabulka.

STÁVAJÍCÍ STAV

Č. bodu celkové	Č. bodu, hluková mapa	Poloha	Denní doba	Naměřeno dB(A)	Vypočteno dB(A)	Chyba výpočtu
7	1	Mnetěš č.p. 128	den	51.1	48.2	-2.9
			noc	46.6	43.0	-3.6

OPTIMALIZACE PROTIHLUKOVÝCH BARIER

Č. bodu, hluková mapa	Hodnota pro stávající stav, noční doba	Vypočtená hodnota (noc) pro bariery o výšce					Optimální výška protihlukové bariery
		1.0 m	1.5 m	2.0 m	2.5 m	3.0 m	
1	43.0	39.8	39.3	38.1	37.9	37.7	2.0 m

Hluková mapa pro stávající stav je otištěna v příloze B-4, výpočet pro simulaci stavu s instalací barier není proveden. Hluk z provozu na D8 je zde rozhodujícím pro celkové akustické klima zejména v noční době, jedná se však o přeslechy ze vzdálenějších úseků, neboť v šíření hluku z nejbližšího bodu dálnice cloní terénní vlna, instalace bariery by měla jen zanedbatelný účinek.

STÁVAJÍCÍ STAV

Č. bodu celkové	Č. bodu, hluková mapa	Poloha	Denní doba	Naměřeno dB(A)	Vypočteno dB(A)	Chyba výpočtu
8	1	Vražkov č.p. 159	den	51.2	48.7	-2.4
			noc	42.6	41.5	-1.1

Výpočet hlukové mapy není proveden, objekt je navržen k provedení individuálních protihlukových úprav. Hluk z provozu na D8 je zde zcela rozhodujícím pro celkové akustické klima v denní i noční době, přirozený ruch prostředí je výrazně převýšen. Objekt leží v přímé viditelnosti z tělesa dálnice, jedná se o osamocený obytný dům.

STÁVAJÍCÍ STAV

Č. bodu celkové	Č. bodu, hluková mapa	Poloha	Denní doba	Naměřeno dB(A)	Vypočteno dB(A)	Chyba výpočtu
9	-	Vražkov č.p. 48 (samota u Čepele)	den	55.3	54.7	-0.6
			noc	47.6	46.8	-0.8

OSTATNÍ LOKALITY

Výpočty pro simulaci stavu s instalací barier nejsou provedeny, neboť v obcích Kleneč, Chvalín a Dušníky nebylo zjištěno překročení nejvýše přípustné hladiny pro den nebo noc vlivem hluku z provozu na dálnici D8. Výpočty hlukových map pro stávající stav viz příloha B.

7 Závěr

7.1 Původní stav

Měření hladiny hluku ve venkovním prostoru před uvedením D8 do provozu bylo provedeno na požadavek objednatele v místech průchodu silnice I/8 (toho času E-55) v bezprostřední blízkosti obytné zástavby obcí Lečice a Dušníky. Naměřené hodnoty výrazně překračovaly limity pro den i noc, složení dopravního proudu bylo srovnatelné s nynějším provozem na dálnici D8. V obcích ležících mimo trasu silnice I/8 měřeno nebylo.

7.2 Stav po zprovoznění D8

Nejvýše přípustné hladiny hluku pro den nebo noc nejsou vlivem provozu na dálnici D8 překročeny pouze v obcích Kleneč, Chvalín a Dušníky. V ostatních obcích, použijí-li se limitní hodnoty dle vyhlášky č. 13/1977 Sb., platné v době zahájení stavby daného úseku D8, dochází k poměrně výraznému překročení nejvýše přípustných hodnot, zejména pro noc.

V obci Nová Ves je celková hladina hluku silně ovlivněna přeslechý ze stoupání dálnice směrem k Ledčicím a případná instalace nebo úprava protihlukových bariér nepovede k podstatnému snížení hluku (viz kapitola 6.3), možným řešením jsou individuální protihlukové úpravy na zasažených objektech.

V obci Ledčice může být vlivem rozšíření rozsahu stávajících bariér, jak je popsáno v kapitole 6.3, dosaženo snížení hluku o cca 3-4 dB(A), avšak ani poté nebude docíleno podlimitních hodnot ve smyslu vyhlášky č. 13/1977 Sb. Podotýkám, že rozšířením bariér v neredukované výšce by došlo k výrazně pozitivní změně z hlediska subjektivního vnímání hluku, neboť by bylo zamezeno přímému dopadu zvuku na chráněné objekty. V případě samostatného obytného domu po levé straně D8 ve směru staničení doporučuji instalovat protihluková okna TZI 4 dle ČSN 730532 bez ohledu na úpravy bariér.

Šíření hluku z provozu na D8 do obce Mnetěš je možné snížit instalací protihlukové bariéry po pravé straně dálnice v km cca 23.8-24.5, čímž bude dosaženo podlimitních hodnot ve smyslu vyhlášky č. 13/1977 Sb.

V případě osamocенého obytného domu Vražkov 48 (samota u Čepele) doporučuji provést individuální protihlukové úpravy na budově spočívající ve výměně oken orientovaných k dálnici D8 za protihluková TZI 3 dle ČSN 730532.

7.10.2001

Libor Brož

7.3 Vyjádření č.j. HEM-3216-27.9.01-26834

Oproti způsobu hodnocení v souladu s nařízením vlády č. 502/2000 Sb. platnému v době měření bylo hodnocení naměřených hodnot provedeno dle vyhlášky č. 13/1977 a navazujících hygienických předpisů sv. č. 37/1977, odůvodnění viz vyjádření MZd ČR :

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ

128 01 Praha 2, Palackého nám. 4

REVITA ENGINEERING

Libor Brož

412 01 Litoměřice

Vaše zn.:

Naše zn.:

Vyřizuje

V Praze dne

HEM-3216-27.9.01-26834

Ing. Svačina

3.10.2001

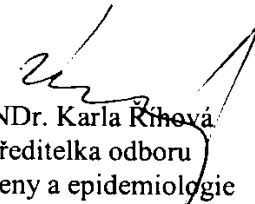
Věc: Posuzování hluku nových dopravních staveb

K Vaší žádosti o vyjádření k posuzování hluku u nově budovaných dopravních staveb, ke kterým bylo vydáno stavební povolení na základě závazného posudku okresního hygienika před 1.1.2001 (nabytí účinnosti zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací) a které budou kolaudovány v letošním roce Vám sdělujeme:

1) Ke kolaudaci bude ze strany hygienika vyžadováno splnění podmínek uvedených v závazném posudku ke stavebnímu povolení podle § 4 zákona č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu.

2) Z účelu a cíle kolaudačního řízení je zřejmé, že v řízení o vydání závazného posudku před 1.1.2001 nemohly být uplatňovány limity a požadavky právních předpisů, které ještě ani nebyly vydány. Dále je zřejmé, že nové právní předpisy nelze aplikovat při kolaudaci, neboť vyhodnocení hygienických kritérií stavby podle nich prováděno nebylo.

Závěrem lze konstatovat, že v případech, kdy se hluk ve venkovním i vnitřním prostředí pro účely stavebního povolení hodnotil podle vyhlášky č. 13/1977 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, se i pro účely kolaudace bude postupovat podle vyhlášky č. 13/1977 Sb. a nařízení vlády č. 502/2000 Sb. se nepoužije.


RNDr. Karla Říhová
ředitelka odboru
hygieny a epidemiologie