

**Příloha č. 1: Akustické posouzení**

**Vyhodnocení vlivů souboru vybraných celoměstsky významných změn vlny V ÚP SÚ hl. m. Prahy na udržitelný  
rozvoj území**

**08/2019**



ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Název	Vyhodnocení vlivů souboru vybraných celoměstsky významných změn vlny V ÚP SÚ hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území Příloha č. 1: Akustické posouzení
Zadavatel	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 - Nové Město
Zpracovatel Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území	EKOLA group, spol. s r.o. Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 - Malešice
Zakázkové číslo	18.0018-04

VEDOUCÍ ŘEŠITELSKÉHO TÝMU

Ing. Libor Ládyš (EKOLA group, spol. s r.o.)  
Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb., dle § 19 a § 24 na základě osvědčení o odborné způsobilosti vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j. 3772/603/OPV/93 ze dne 8. 6. 1993; prodloužení osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 3032/ENV/11 ze dne 4. 2. 2011 a č. j. 70572/ENV/15 ze dne 4. 11. 2015

ŘEŠITELSKÝ TÝM

Akustické posouzení	EKOLA group, spol. s r.o.:	Ing. Libor Ládyš, Ing. Petr Blahník, Ing. Daniel Puš, Ing. Aleš Matoušek, Ph.D.
---------------------	----------------------------	---

SEZNAM NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH POUŽITÝCH ZKRATEK

APU	Pomocná energetická jednotka	NV	Nařízení vlády
EIA	Posuzování vlivu záměrů na životní prostředí	OHP	Ochranné hlukové pásmo
HMP	Hl. m. Praha	P+R	Typ parkoviště „Park and ride“
k. ú.	Katastrální území	PID	Pražská integrovaná doprava
$L_{Aeq,T}$	Ekvivalentní hladina akustického tlaku A v decibelech (dB)	Sb.	Sbírky
$L_{dvn}$	Hodnota hlukového ukazatele pro den-večer-noc v decibelech (dB)	SHZ	Stará hluková zátěž
LKLT	Kódové označení letiště Praha Letňany	SO	Silniční okruh
LKTC	Kódové označení letiště Praha Točná	SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
LKKB	Kódové označení letiště Praha Kbely	SÚ	Sídelní útvar
MČ	Městská část	SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
MHD	Městská hromadná doprava	ÚP	Územní plán
MO	Městský okruh	VVURÚ	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka	Z	Změna
MZ ČR	Ministerstvo zdravotnictví ČR	ZÚR	Zásady územního rozvoje
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR		

<b>OBSAH</b>	
<b>1. ÚVOD</b>	<b>5</b>
<b>2. LEGISLATIVNÍ POŽADAVKY</b>	<b>5</b>
2.1. Výtah ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů	5
2.2. Výtah z nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů	6
2.3. Hodnotící ukazatele	7
2.4. Hygienické limity hluku	7
<b>3. KONTROLNÍ VÝPOČTY HLUKU</b>	<b>7</b>
3.1. Výpočtový model	7
3.2. Přesnost výsledků výpočtu	8
3.3. Obecné podklady použité k výpočtu	8
<b>4. OPATŘENÍ KE SNÍŽENÍ HLUKOVÉ ZÁTĚŽE</b>	<b>8</b>
4.1. Obecné možnosti snižování hlukové zátěže z automobilové dopravy	8
4.2. Obecné možnosti snižování hlukové zátěže z kolejové dopravy	9
4.3. Obecné možnosti snižování hlukové zátěže z letecké dopravy	9
4.4. Obecné možnosti snižování hlukové zátěže z provozu průmyslových (stacionárních) zdrojů hluku	9
4.5. Prostorová a funkční opatření – společná pro umíst'ování záměrů do území	9
4.6. Opatření pro hluk ze stavební činnosti	10
<b>5. VYHODNOCENÍ AKUSTICKÉ SITUACE U PŘEDMĚTNÝCH ZMĚN ÚP SÚ HL. M. PRAHY</b>	<b>11</b>
5.1. Změna č. Z 2842/00	11
5.2. Změna č. Z 2846/00	14
5.3. Změna č. Z 2847/00	17
5.4. Změna č. Z 2850/00	19
5.5. Změna č. Z 2880/00	21
5.6. Změna č. Z 2889/00	24
5.7. Změna č. Z 2903/00	27
5.8. Změna č. Z 2908/00	29
5.8.1. Kontrolní výpočet hluku z provozu tramvajové dopravy	30
Vstupní podklady výpočtu	30
Výsledky výpočtu a vyhodnocení	31
5.9. Změna č. Z 2909/00	33
5.10. Změna č. Z 2920/00	35
5.11. Změna č. Z 2935/00	37
5.12. Změna č. Z 2937/00	39
5.13. Změna č. Z 2939/00	41
5.13.1. Kontrolní výpočet hluku z provozu silniční dopravy	43
Vstupní podklady výpočtu	43
Výsledky výpočtu a vyhodnocení	44
5.14. Změna č. Z 2940/00	46
5.15. Změna č. Z 2941/00	49
5.16. Změna č. Z 2942/00	52
5.17. Změna č. Z 2945/00	55
5.18. Změna č. Z 2948/00	57
5.19. Změna č. Z 2949/00	59
5.19.1. Kontrolní výpočet hluku z provozu silniční dopravy	61
Vstupní podklady výpočtu	61
Výsledky výpočtu a vyhodnocení	63
5.20. Změna č. Z 2962/00	65
5.21. Změna č. Z 2964/00	68
5.22. Změna č. Z 2975/00	71
<b>6. PODKLADY</b>	<b>73</b>
6.1. Metodické podklady	73
6.2. Legislativa a normy	73
6.3. Výpočtový software	73
6.4. Digitální mapové podklady	73
6.5. Ostatní použité podklady	73
6.6. Internetové zdroje	73

## 1. Úvod

Předmětem předkládaného posouzení je vyhodnocení vlivů dvacetidvou změn územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy na akustickou situaci. Konkrétně se jedná o následující změny: Z 2842/00, Z 2846/00, Z 2847/00, Z 2850/00, Z 2880/00, Z 2889/00, Z 2903/00, Z 2908/00, Z 2909/00, Z 2920/00, Z 2935/00, Z 2937/00, Z 2939/00, Z 2940/00, Z 2941/00, Z 2942/00, Z 2945/00, Z 2948/00, Z 2949/00, Z 2962/00, Z 2964/00 a Z 2975/00.

Předložené akustické posouzení je zpracováno pro potřeby vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Svým významem by mělo sloužit především k potřebám strategického plánování v předmětných územích. Pro všechny posuzované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy je proveden základní popis stávající akustické situace z provozu pozemní, případně letecké dopravy ve venkovním prostředí. Dále je proveden rozbor výhledové akustické situace, upozornění na případná rizika, stanovení dalších doporučení a případný návrh opatření. Soupisu opatření ke snížení hlukové zátěže se věnuje samostatná kapitola 3.

Akustickému posouzení předcházela analýza předložených změn ÚP SÚ hl. m. Prahy z pohledu jejich dopadů na akustickou situaci. Vzhledem k charakteru posuzovaných změn byly pro změny č. Z 2908/00, Z 2939/00 a Z 2949/00 provedeny předběžné výpočty akustické situace. U ostatních 19 změn bylo hodnocení provedeno odbornými komentáři bez podpůrných výpočtů. U těchto 19 změn bude, vzhledem k jejich charakteru, dostatečně vyhodnotit akustickou situaci na základě výpočtu, případně měření hluku až ve fázi projektových příprav pro konkrétní navržené záměry ve vymezených funkčních plochách.

V následujících kapitolách jsou uvedeny současné legislativní požadavky a hodnotící ukazatele. Vzhledem k tomu, že tento dokument by měl sloužit nejen pro odbornou, ale i laickou veřejnost, a také z důvodu velmi složité situace při hodnocení hluku v území dle české legislativy, je v následujících kapitolách pro přehlednost uveden i stručný výťah z platné legislativy.

Vyhodnocení akustické situace pro jednotlivé navrhované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy je uvedeno v kapitole 5.

## 2. Legislativní požadavky

Zjištěný stav akustické situace ve venkovním i vnitřním chráněném prostoru staveb a venkovním chráněném prostoru se od 1. listopadu 2011 posuzuje podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Použití citovaného nařízení vlády vyplývá z díkce zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

V následující kapitole je uveden výťah z uvedeného nařízení, které stanovuje hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb. Chráněným venkovním prostorem staveb je dle definice zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, „prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb“ (dále jen chráněná zástavba).

### 2.1. Výťah ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů

#### HLAVA I

#### ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

##### Hluk a vibrace

##### § 30

- (1) Osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště, správce, popřípadě vlastník pozemní komunikace, provozovatel, popřípadě vlastník dráhy, osoba, která je pořadatelem

veřejné produkce hudby a nelze-li pořadatele zjistit, pak osoba, která k pořádání veřejné produkce hudby poskytla stavbu, jiné zařízení nebo pozemek a dále provozovatel provozovny a dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby. Splnění povinnosti k ochraně před hlukem z provozu na pozemních komunikacích nebo dráhách v chráněném venkovním prostoru stavby se považuje i za splnění této povinnosti v chráněném vnitřním prostoru stavby.

- (2) Hlukem se rozumí zvuk, který může být škodlivý pro zdraví a jehož imisní hygienický limit stanoví prováděcí právní předpis. Vibracemi se rozumí vibrace přenášené pevnými tělesy na lidské tělo, které mohou být škodlivé pro zdraví a jejichž hygienický limit stanoví prováděcí právní předpis. Za hluk podle věty první se nepovažuje zvuk působený hlasovým projevem fyzické osoby, nejde-li o součást veřejné produkce hudby v budově, hlasovým projevem zvířete, zvuk z produkce hudby provozované ve venkovním prostoru, zvuk z akustického výstražného nebo varovného signálu souvisejícího s bezpečnostním opatřením, zvuk působený přelivem povrchové vody přes vodní dílo sloužící k nakládání s vodami, zvuk působený v přímé souvislosti s činností související se záchranou lidského života, zdraví nebo majetku, řešením mimořádné události, přípravou jejího řešení nebo prováděním bezpečnostní akce nebo mimořádné vojenské akce. Za vibrace podle věty druhé se nepovažují vibrace působené přelivem povrchové vody přes vodní dílo sloužící k nakládání s vodami a vibrace působené v přímé souvislosti s činností související se záchranou lidského života, zdraví nebo majetku, řešením mimořádné události, přípravou jejího řešení nebo prováděním bezpečnostní akce nebo mimořádné vojenské akce.
- (3) Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí pobytové místnosti ve stavbách zařízení pro výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytné místnosti ve všech stavbách. Rekreace pro účely podle věty první zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájmem bytu v nich. Co se považuje za prostor významný z hlediska pronikání hluku, stanoví prováděcí právní předpis.

#### HLAVA IV

#### DALŠÍ POVINNOSTI OSOB V OCHRANĚ

##### VEŘEJNÉHO ZDRAVÍ

##### § 77

- (1) Orgán ochrany veřejného zdraví je dotčeným správním úřadem při rozhodování ve věcech upravených zvláštními právními předpisy, které se dotýkají zájmů chráněných orgánem ochrany veřejného zdraví podle tohoto zákona a zvláštních právních předpisů včetně hodnocení a řízení zdravotních rizik. Orgán ochrany veřejného zdraví vydává v těchto věcech stanovisko. Souhlas může orgán ochrany veřejného zdraví vázat na splnění podmínek. Stanovisko není rozhodnutím vydaným ve správním řízení.
- (2) V případě, že je v platné územně plánovací dokumentaci uveden záměr, u kterého lze důvodně předpokládat, že bude po uvedení do provozu zdrojem hluku nebo vibrací, zejména z provozu na pozemních komunikacích nebo železničních drahách, nelze ke stavbě, která by mohla být tímto hlukem či vibracemi dotčena, vydat kladné stanovisko orgánu ochrany veřejného zdraví, aniž by u ní byla přijata opatření k ochraně před hlukem nebo vibracemi. Postup podle věty první se nepoužije u záměrů, jejichž součástí je veřejná produkce hudby.
- (3) Stavební úřad vždy zajistí, aby záměr žadatele ke stavbě bytového domu, rodinného domu, stavbě pro předškolní nebo školní vzdělávání, stavbě pro zdravotní nebo sociální účely anebo k funkčně obdobné stavbě a ke stavbě zdroje hluku byl z hlediska ochrany před hlukem posouzen příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví.
- (4) Žadatel o vydání územního rozhodnutí, územního souhlasu nebo společného souhlasu ke stavbě podle odstavce 3 do území zatíženého zdrojem hluku předloží příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví pro účely vydání stanoviska podle odstavce 1 měření hluku provedené podle § 32a a návrh opatření k ochraně před hlukem. Stejnou povinnost má žadatel, který hodlá předložit stavebnímu úřadu návrh veřejnoprávní smlouvy a žadatel o vydání společného územního rozhodnutí a stavebního povolení ke stavbě podle odstavce 3.
- (5) Neprovede-li stavebník dostatečná opatření k ochraně před hlukem, nemůže žádat, aby tato opatření provedl provozovatel, vlastník nebo správce zdroje hluku. To neplatí, dojde-li k prokazatelnému navýšení hluku ze zdroje hluku; co se považuje za prokazatelné navýšení hluku, stanoví prováděcí právní předpis.

2.2. Výtah z nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů

Část třetí

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

§ 12

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

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

Část šestá

Způsob měření a hodnocení hluku a vibrací

§ 20

- (3) V chráněném venkovním prostoru staveb se hladiny akustického tlaku stanovují pro dopadající zvukovou vlnu.
- (5) Při posuzování změny hodnot určujícího ukazatele v chráněných venkovních prostorech staveb, chráněném venkovním prostoru a v chráněných vnitřních prostorech staveb, zjištěných výpočtem nebo měřením nelze považovat za

hodnotitelnou změnu jejich rozdíl pohybující se v intervalu od 0,1 do 0,9 dB. Věta první se nepoužije v případě hodnocení naměřené hodnoty určujícího ukazatele hluku vzhledem k hygienickému limitu.

- (6) Za prokazatelné navýšení hluku ve smyslu § 77 odst. 5 zákona se považuje navýšení větší než 2 dB ke dni posouzení prokazatelného navýšení hluku oproti naměřeným hodnotám hluku nebo oproti hodnotám hluku vypočteným v akustickém posouzení zdroje hluku předloženém příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví v rámci žádosti o vydání stanoviska podle § 77 odst. 2 a 4 zákona. Akustickým posouzením zdroje hluku podle věty první se rozumí takové posouzení, které je zpracováno na základě údajů o zdroji hluku ne starších 9 měsíců přede dnem podání žádosti uvedené ve větě první.

Příloha č. 2 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb

Druh chráněného vnitřního prostoru	Doba pobytu	Korekce [dB]
Nemocniční pokoje	doba mezi 6.00 a 22.00 hodinou	0
	doba mezi 22.00 a 6.00 hodinou	-15
Lékařské vyšetřovny, ordinace	po dobu používání	-5
Obytné místnosti	doba mezi 6.00 a 22.00 hodinou	0 <sup>+) </sup>
	doba mezi 22.00 a 6.00 hodinou	-10 <sup>+) </sup>
Přednáškové síně, učebny a pobytové místnosti škol, jeslí a staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání	po dobu používání	+ 5

Pro ostatní druhy chráněného vnitřního prostoru v tabulce jmenovitě neuvedené se použijí hodnoty pro prostory funkčně obdobné.

Účel užívání stavby je u staveb povolených před 1. lednem 2007 dán kolaudačním rozhodnutím, u později povolených staveb oznámením stavebního úřadu nebo kolaudačním souhlasem. Uvedené hygienické limity se nevztahují na hluk způsobený používáním chráněné místnosti.

<sup>+)</sup>  Pro hluk z dopravy v okolí dálnic, silnic I. a II. třídy a místních komunikací I. a II. třídy, kde je hluk z dopravy na těchto komunikacích převažující, a v ochranném pásmu drah se přičítá další korekce +5 dB. Tato korekce se nepoužije ve vztahu ke chráněnému vnitřnímu prostoru staveb povolených k užívání k určenému účelu po dni 31. prosince 2005.

Příloha č. 3 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

Část A

Tabulka č. 1 Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

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

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce č. 1:

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

- 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.
- 4) Použije se pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže.

**Tabulka č. 2 Hodnoty hluku působeného dopravou na pozemních komunikacích pro použití další korekce + 5 dB podle § 12 odst. 6 věty třetí**

Pozemní komunikace a železniční dráhy	Doba dne	$L_{Aeq,T}$ [dB]
Dálnice, silnice I. a II. třídy, místní komunikace I. a II. třídy	Denní	65
	Noční	55
Silnice III. třídy, komunikace III. třídy a účelové komunikace	Denní	60
	Noční	50
Železniční dráhy v ochranném pásmu dráhy	Denní	65
	Noční	60
Železniční dráhy mimo ochranné pásmo dráhy	Denní	60
	Noční	55

### 2.3. Hodnotící ukazatele

Na základě legislativních požadavků byly pro vyhodnocení akustické situace použity následující ukazatele:

- $L_{Aeq,16h}$  – ekvivalentní hladina akustického tlaku A v dB v denní době (6–22 h),
- $L_{Aeq,8h}$  – ekvivalentní hladina akustického tlaku A v dB v noční době (22–6 h).

### 2.4. Hygienické limity hluku

Hygienické limity hluku stanovuje nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Limity ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve venkovním prostředí se stanoví jako součet základní hladiny  $L_{Aeq,T} = 50$  dB a některé z korekcí uvedených v příloze č. 3 NV č. 272/2011 Sb. (korekce se nesčítají). Pro noční dobu se v chráněném venkovním prostoru staveb použije další korekce –10 dB s výjimkou železniční dráhy, kde se použije korekce –5 dB. Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru stavby pro jednotlivé typy provozované dopravy uvádí následující tabulka.

Zdroj hluku	Limit	Den $L_{Aeq,16h}$ [dB]	Noc $L_{Aeq,8h}$ [dB]
Silniční doprava	Stará hluková zátěž z dopravy na pozemních komunikacích	70	60
	Hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy dle § 12, odst. 6 NV č. 272/2011 Sb.	65	55
	Hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy a hluk z dopravy na silnicích III. třídy a místních komunikacích III. třídy dle § 12, odst. 6 NV č. 272/2011 Sb.	60	50
	Hluk z dopravy na silnicích III. třídy a místních komunikacích III. třídy	55	45

Zdroj hluku	Limit	Den $L_{Aeq,16h}$ [dB]	Noc $L_{Aeq,8h}$ [dB]
Tramvajová doprava	Stará hluková zátěž z dopravy na dráhách	70	60
	Hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy	60	50
	Hluk z dopravy na dráhách	55	45
Železniční doprava	Stará hluková zátěž z dopravy na dráhách	70	65
	Hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy dle §12, odst. 6 NV č. 272/2011 Sb.	65	60
	Hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy a hluk z dopravy na dráhách mimo ochranné pásmo dráhy dle § 12, odst. 6 NV č. 272/2011 Sb.	60	55
	Hluk z dopravy na dráhách mimo ochranné pásmo dráhy	55	50
Letecká doprava	Letový provoz	60	50
Stacionární zdroje	Hluk z provozu stacionárních zdrojů	50	40
	Hluk z provozu stacionárních zdrojů v případě hluku s tónovými složkami	45	35
Stavební činnost	Hluk ze stavební činnosti	60 (6–7 h a 21–22 h) 65 (7–21 h)	45

## 3. Kontrolní výpočty hluku

### 3.1. Výpočtový model

Výpočtové modely pro vybrané změny byly vytvořeny v prostředí výpočtového programu CadnaA, verze 2018 [14]. Trojrozměrné prostředí modelu se sestává z následujících objektů se známými geometrickými údaji:

- vrstevnice terénu,
- budovy,
- protihlukové clony,
- silniční komunikace,
- tramvajové tratě.

Takto vytvořený digitální model je použit pro simulaci šíření a útlumu zvuku při jeho šíření směrem od zdroje do místa příjmu. Při výpočtovém procesu sumarizuje program příspěvky ze všech zdrojů ve svém okolí, a to včetně odrazů od reflexních povrchů v modelu (např. fasády, protihlukové clony apod.).

Akustická situace z provozu na silničních komunikacích byla vypočtena metodikou „CNOSSOS-EU“. Jde o „Společnou metodou hodnocení hluku v EU“, která byla zveřejněna v úředním věstníku Evropské unie směrnici komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES [5].

Sklonové a výškové poměry komunikací byly generovány výpočtovým softwarem automaticky na základě geografických dat poskytnutých IPR hl. m. Prahy.

K výpočtu hluku z tramvajového provozu byla použita metodika Schall 03 2014 [6].

Výpočet akustické situace v posuzovaném území je proveden bez zahrnutí odrazů akustické energie od struktur fasád za příslušnými výpočtovými body ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů [10]. V rámci výpočtů akustického posouzení je tedy ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A$  stanovena pro dopadající zvukovou vlnu.

### 3.2. Přesnost výsledků výpočtu

Mezi faktory ovlivňující přesnost výsledku výpočtu patří především vstupní údaje, přesnost mapových podkladů, neurčitost výpočtu – zaokrouhlování výpočtu, stupeň projektové dokumentace apod. Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku  $A$  jsou uváděny s přesností výsledku výpočtu do  $\pm 2,0$  dB.

### 3.3. Obecné podklady použité k výpočtu

Terénní výšky v zájmovém území byly vymodelovány na základě podkladu IPR hl. m. Prahy [19].

Výšky budov v zájmovém území byly stanoveny na základě podkladů IPR hl. m. Prahy [20] a [24]. Vzhledem k charakteru zástavby byl zvolen koeficient pohltivosti fasád jednotlivých objektů 0,21.

Poloha a výška PHS byly ve výpočtovém modelu zadány dle podkladů IPR hl. m. Prahy [22] a CPE [23], které byly doplněny o další stávající PHS dle průzkumu provedeného zpracovatelem.

## 4. Opatření ke snížení hlukové zátěže

V následujícím textu je uveden výčet protihlukových opatření, která by měla zajistit předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nepříznivých vlivů na akustickou situaci.

Protihluková opatření jsou pro přehlednost rozdělena na:

**aktivní** – protihluková opatření prováděná přímo u zdroje hluku mající vliv na snížení akustických emisí – eliminují příčiny vzniku hluku,

**pasivní** – protihluková opatření prováděná na cestě šíření akustické energie od zdroje hluku mající vliv na snížení imisních hodnot – neodstraňují příčiny vzniku hluku.

### 4.1. Obecné možnosti snižování hlukové zátěže z automobilové dopravy

#### Aktivní protihluková opatření:

#### 1. Snížení intenzity dopravy

Při snížení intenzit dopravy všeobecně platí, že pokles intenzit dopravy při zachování stejného podílu osobních a nákladních vozidel o polovinu vede ke snížení emisních hodnot o 3 dB. V intravilánech městských sídel lze snížit intenzitu dopravy např. formou zavedení mýtného systému v určitých oblastech, podporou veřejné hromadné dopravy a integrovaných dopravních systémů např. formou parkovišť P+R. Důležitým aspektem v rámci provozu silniční dopravy v intravilánu je i omezení vjezdů nákladní dopravy do měst, popř. eliminace těžké nákladní dopravy v dopravním proudu. Omezení nákladní dopravy lze podporovat ztraktivněním hlavních dopravních tras (např. SOKP) např. snížením poplatků za jejich užívání, popř. jejich odstraněním.

#### 2. Nízkohlučné povrchy

Jedním z novějších přístupů při omezování hluku ze silniční dopravy je realizace tzv. „nízkohlučných povrchů“. Jedná se o takové povrchy, jejichž konstrukce výrazněji přispívá k eliminaci hluku při styku kola s vozovkou oproti standardně užívaným povrchům. U nízkohlučných povrchů lze očekávat snížení emisních hodnot v rozmezí 3–6 dB v závislosti na rychlosti a složení dopravního proudu. Náklady na realizaci a údržbu nízkohlučných povrchů jsou však vyšší než u běžně užívaných typů povrchů, a i životnost těchto povrchů je nižší. Nicméně tyto technologie jsou v současné době neustále vyvíjeny a mají pozitivní výsledky. Jejich účinnost může být nižší při nižších rychlostech dopravního proudu, neboť při nižších rychlostech má dominantní vliv vlastní pohon vozidel. Záleží tedy především na skladbě dopravního proudu a podílu těžké nákladní dopravy.

#### 3. Omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti

U omezení rychlosti dopravního proudu lze očekávat snížení emisních hodnot cca o 1–3 dB v závislosti na rychlosti dopravního proudu a jeho složení. Toto opatření je poměrně rychle možné uvést do praxe při relativně nízkých nákladech na realizaci. Omezení je možné realizovat pomocí dopravního značení a následně kontrolovat např. pomocí úsekového měření rychlosti se sankčními opatřeními.

#### 4. Plynulost dopravního proudu

Jedním z faktorů, který má vliv na emisní hodnoty, je i plynulost dopravního proudu. Plynulý dopravní proud má nižší emisní parametry než nekontinuální. Vlivem plynulosti dopravního proudu lze očekávat ovlivnění emisních hodnot v rozmezí 1–2 dB. Ovlivnění plynulosti dopravního proudu je možné na základě inteligentních dopravních systémů při využití např. dynamických dopravních značení.

#### 5. Snižování emisních parametrů vozidel

Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů vozidel patří:

- snižování emisních parametrů hnacích agregátů – výzkum a vývoj nových vozidel s nižšími emisními akustickými parametry,
- uplatnění elektromobilů,
- výzkum a vývoj „tišších pneumatik“.

V rámci provozu by pak byla preferována, resp. zvýhodňována vozidla s nižšími akustickými parametry.

#### Pasivní protihluková opatření:

#### 1. Realizace protihlukových opatření

Realizace protihlukových opatření na dráze šíření zvukových vln spočívá v realizaci akusticky neprůzvučné překážky, kterou dochází k redukci akustické energie. Vhodným řešením je vytváření překážek typu:

- protihlukové stěny,
- zemní valy,
- gabionové konstrukce s vhodnou konstrukcí,
- protihlukové stěny kombinované se zelení,
- polovegetační stěny,
- zemní valy kombinované se stěnou,
- hmotné objekty.

Realizace protihlukových stěn je v intravilánu sídel dosti omezená vzhledem k prostorovým možnostem a rozhledovým poměrům. Dalším omezením při realizaci těchto opatření je i urbanistické hledisko.

Mezi pasivní protihluková opatření patří i realizace a vedení dopravních tras v tunelu. Tato opatření jsou však velmi finančně nákladná.



## 2. Opatření na budovách

- zvýšení vzduchové neprůzvučnosti nejslabších prvků (oken) obvodového pláště chráněných budov,
- orientování a uspořádání chráněných místností, příp. zajištění přirozeného větrání chráněných místností tak, aby prostory významné z hlediska pronikání hluku zvenčí nebyly umístovány směrem ke zdroji hluku, ale do míst, kde dochází ke splnění hyg. limitu,
- zajištění přímého větrání místností jiným způsobem než přirozeným větráním okny.

Zvýšení neprůzvučnosti nejslabších prvků fasád – oken spočívá ve výměně oken za okna s vyšší neprůzvučností, která splňují normové požadavky normy ČSN 73 0532.

## 4.2. Obecné možnosti snižování hlukové zátěže z kolejové dopravy

### Aktivní protihluková opatření:

#### 1. Rekonstrukce a modernizace tratí

Postupnou rekonstrukcí stávajících tratí lze dosáhnou výrazného snížení akustických emisí. V rámci těchto rekonstrukcí dochází k nahrazení železničního svršku, spodku a rekonstrukci tramvajových drah včetně případného doplnění o prvky snižující akustické emise např. pryžové podložky, bokovnice. Na základě prováděných rekonstrukcí lze očekávat snížení emisních hodnot cca o 3–5 dB. Opatření typu pryžových podložek a bokovnic mohou přispět k dalšímu snížení cca o 1–3 dB.

#### 2. Instalace protihlukových prvků

V rámci rekonstrukcí nebo při výstavbě nových tratí je možné doplnit tratě o prvky snižující akustické emise. Jedná se např. o podkladní pryžové pásy, kolejové a kolejnicové absorbéry, odhlučňovací systémy pro žlábkové koleje. Opatření typu pryžových podložek a absorbérů mohou přispět k dalšímu snížení cca o 1–3 dB.

#### 3. Údržba tratí

Údržba tratí spočívá především ve strojním broušení vlnkovitosti a reprofilaci kolejnic, souvislé opravě geometrické polohy koleje, navařování provozem opotřeбенých kolejnic a kolejových konstrukcí, výměně kolejnic a kolejových konstrukcí.

#### 4. Snižování rychlostí vozových souprav

Ve vybraných úsecích, kde je nutné omezit emise z provozu dráhy, snížení nejvyšší dovolené rychlosti železničních a tramvajových souprav v závislosti na dodržení principu bezpečnosti této dopravy a grafikonu.

#### 5. Snižování emisních parametrů vozů

Mezi hlavní opatření snižování emisních parametrů drážních vozů patří:

- snižování emisních parametrů hnacích souprav – výzkum a vývoj nových vozů s nižšími emisními akustickými parametry,
- akustické krytování spodků tramvajových souprav,
- na základě obnovy železničního a tramvajového vozového parku – budou preferována vozy s nižšími akustickými parametry.

### Pasivní protihluková opatření

Jsou shodná s opatřeními uvedenými pro automobilovou dopravu. Pro železniční dopravu je za určitých podmínek možné využít i tzv. nízké protihlukové clony, které se osazují blíže ke zdroji hluku než klasické protihlukové stěny. Jako pasivní protihlukové opatření pro tramvajovou dopravu je možné v určitých podmínkách využít tzv. Městskou

protihlukovou clonu, která je určena pro útlum hluku z tramvajové dopravy v městském prostředí. Stěna je charakteristická velmi malou výškou (cca 30 cm) a umístěním v blízkosti zdroje hluku u styku kola a kolejnice.

## 4.3. Obecné možnosti snižování hlukové zátěže z letecké dopravy

Omezení hluku z nočního provozu

- Provoz letišť (LKLT a LKTC) neprovozovat v nočních hodinách a provoz na LKKB v noční době maximálně minimalizovat.
- Dodržovat standardní příletové a odletové tratě.
- V maximální míře dodržovat a kontrolovat příletové a odletové tratě a případné stanovené okruhy.

Postupy pro vzlety a přistání

- Způsob provedení vzletu upravovat vždy podle moderních poznatků o protihlukových postupech.
- Postupy pro přiblížení a přistání stanovovat tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání.

Pozemní operace letadel

- Motorové zkoušky dopravních letadel v jiném, než volnoběžném režimu v případě možného ovlivňování okolí letiště provádět pouze na stanoveném a vybudovaném motorovém stání s patřičnými protihlukovými opatřeními.
- Minimalizovat brzdění reverzací tahu, s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů.
- Provoz APU jednotek povolovat pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie.
- Zakazovat provádění jakýchkoliv motorových zkoušek v noční době. Motorové zkoušky v noční době jsou možné pouze za předpokladu, že vybudovaná motorová stání jsou vybavena patřičnými protihlukovými opatřeními umožňujícími noční motorové zkoušky.
- Maximálně využívat a podporovat využívání tišších typů letadel a preferovat obnovu letadlového parku za letadla s nižšími akustickými parametry, např. ve formě zavedení poplatků pro starší a hlučnější letadla.

## 4.4. Obecné možnosti snižování hlukové zátěže z provozu průmyslových (stacionárních) zdrojů hluku

- Zajištění snížení akustických emisí zařízení např. pomocí zmenšení počtu otáček, regulace výkonu zařízení, regulace provozu zařízení apod., pokud je to vzhledem k provozu a technicky možné.
- Zatlumení zdrojů pomocí tlumičů.
- Zvolení akusticky příznivější technologie (výměna zařízení).
- V případě umístění zařízení na objektech je nutné zajistit pružné uložení zařízení a jeho oddílatování od okolních konstrukcí.
- Zesílení plášťů objektů průmyslových hal.
- Umístění zdrojů hluku do uzavřených prostorů např. strojoven.

## 4.5. Prostorová a funkční opatření – společná pro umístování záměrů do území

Mezi chráněné stavby, které není vhodné umísťovat do území, kde dochází k překračování hygienických limitů stanovených na základě nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění posledních předpisů, patří především stavby pro bydlení, zdravotnictví a školství. Hlavní zásadou při umísťování nových chráněných staveb je, aby tyto stavby nebyly, pokud nemají zajištěno přímého větrání místností jiným způsobem než přirozeným větráním, umísťovány do území nadlimitně zasažených hlukem. Chráněné stavby všeobecně není doporučeno umísťovat směrem

ke kapacitně zatíženým pozemním komunikacím, železničním tratím a průmyslovým areálům. V okolí zmíněných zdrojů hluku je vhodné využívat např. bariérových administrativních a komerčních objektů, které vytvoří akusticky odstíněné uzavřené plochy, kde je možné, v případě dodržení hygienických limitů nebo splnění požadavků na přímé větrání, realizovat chráněné prostory a stavby. Obecně lze doporučit, aby návrhy na umístování chráněných staveb v území zohledňovaly výsledky detailních akustických studií dotčených území.

#### 4.6. Opatření pro hluk ze stavební činnosti

Na ochranu před hlukem ze stavební činnosti je vhodné realizovat níže uvedená obecná opatření:

- V noční době neprovádět venkovní stavební práce.
- V noční době neprovozovat obslužnou dopravu staveniště.
- Zajistit, aby řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě vypnuli motor.
- Při výběru stavebních strojů preferovat stroje s nižšími akustickými emisními parametry (výběr strojů s nižším akustickým výkonem zařízení  $L_{wA}$ ).
- V případě blízko umístěné chráněné zástavby v okolí staveniště je vhodné obyvatele z nejbližší situovaných domů seznámit s délkou a charakterem jednotlivých etap výstavby. Jsou-li občané ovlivnění hlukem dostatečně informováni o účelu a smyslu hlučné činnosti, pak jejich reakce na tento hluk je příznivější a minimalizuje se takto vznikající stres a nepohoda. Vhodné je i stanovení kontaktní osoby, na kterou by se občané mohli obrátit s případnými žádostmi a stížnostmi.

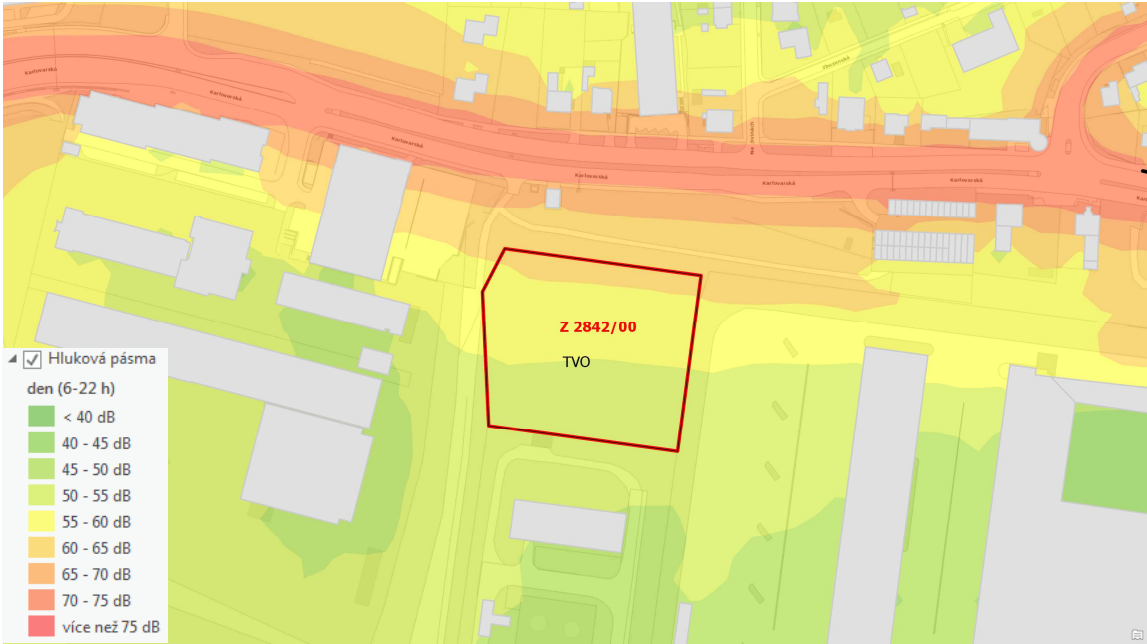
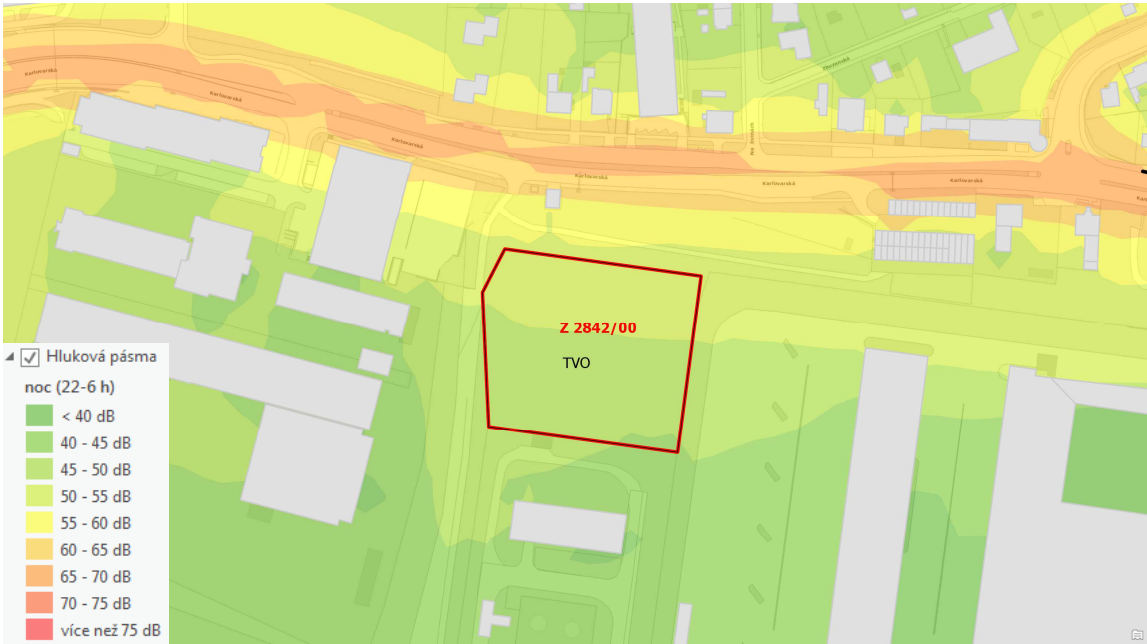
## 5. Vyhodnocení akustické situace u předmětných změn ÚP SÚ hl. m. Prahy

### 5.1. Změna č. Z 2842/00

Změna se nachází v městské části Praha 17, k. ú. Řepy. Rozsah území dle zadání změny ÚP SÚ hl. m. Prahy je 10 339 m². Rozsah měněných ploch s rozdílným způsobem využití činí 8 675,5 m² a je zřejmý z níže uvedených obrázků. Ve vzdálenosti cca 650 m od navrhované změny směrem na západ se nachází dálnice D0 Pražský okruh (MÚK Karlovarská - křižovatka D6 a D0). Posuzovaná změna navrhuje funkční plochu odpadového hospodářství /TVO/ místo funkční plochy parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 *Vyhodnocení vlivu souboru vybraných celoměstsky významných změn vlny V ÚP SÚ hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území* (dále jen dokumentace VVURÚ CVZ vlny V). V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP SÚ hl. m. Prahy.

Tabulka 1: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2842/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	Ve stávajícím stavu je v území zdrojem hluku zejména provoz automobilové dopravy v ulici Karlovarská. Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikaci I. třídy. Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „ <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a> “. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.
	Dále je v území zdrojem hluku letový provoz. Vymezená funkční plocha se nachází mimo stávající ochranné hlukové pásmo Letiště Václava Havla Praha. Hygienické limity hluku z leteckého provozu by ve funkční vymezené ploše neměly být překračovány. Hranice ochranného hlukového pásma letiště vede podél severní hranice funkční plochy ve vzdálenosti cca 50 m.
	Z hlediska provozu dalších typů dopravy (železniční a tramvajové) lze konstatovat, že jsou z hlediska akustické situace v území pro danou funkční plochu nevýznamné. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 1: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 2: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>
Výhledový stav	Vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí v souladu s ÚP SÚ hl. m. Prahy či jeho změnami lze předpokládat navýšení dopravní zátěže na pozemních komunikacích a s tím související navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky). Kumulativní vliv může nastat např. v souvislosti s vymezením změny č. Z 2880/00, která se nachází severně od řešené změny ÚP SÚ

Indikátor	Popis
	<p>hl. m. Prahy a navrhuje vymezení funkční plochy VN (nerušící výroba a služby). Více se lze o této změně dozvědět v kapitole 5.5.</p> <p>Dále bude v území zdrojem hluku letový provoz. Dle dostupných informací [29] o hluku z leteckého provozu Letiště Praha lze předpokládat, že v cílovém stavu s dvojicí paralelních RWY 06R/24L dojde v posuzované funkční ploše k poklesu akustické zátěže z letového provozu oproti stávajícímu stavu.</p> <p>K provozu dalších typů dopravy (železniční a tramvajové) lze konstatovat, že tyto zdroje hluku jsou z hlediska akustické situace v území pro danou funkční plochu nevýznamné. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).</p> <p>V řešeném území je plánováno vymezení funkční plochy TVO (odpadového hospodářství – předpokládáno je např. zřízení malého sběrného dvora) na místo funkční plochy ZP (parky, historické zahrady a hřbitovy). Z hlediska vlivu změny funkční plochy na okolí lze vlivem vymezení plochy TVO očekávat oproti stavu beze změny ÚP SÚ hl. m. Prahy navýšení dopravy na stávající infrastrukturu a lze také předpokládat navýšení akustické zátěže z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí. Vzhledem k umisťování nových staveb je možné, že budou do území umisťovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Dle hlukových map z provozu pozemní dopravy ve stavu 2016 (viz předešlé obrázky) jsou v okolí stávajících pozemních komunikací překračovány hygienické limity hluku z provozu silniční dopravy na dálnicích a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB v denním/nočním období. Nejblíže od posuzované funkční plochy tato situace nastává u chráněné zástavby severně od komunikace Karlovarská. Prověření staré hlukové zátěže, a s tím související možnost použití limitu hluku 70/60 dB v denním/nočním období, se dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů) musí provádět vždy v době projektových příprav posuzovaných záměrů. Z hlediska posouzení obslužné dopravy záměru nelze bez detailního akustického posouzení zcela vyloučit, že vlivem provozu záměru nedojde k navýšení dopravy na stávajících pozemních komunikacích a tím i k navýšení akustické situace u stávajících chráněných staveb (případně chráněného venkovního prostoru), což by mohlo vést v některých případech k dalšímu navýšení hluku v místech, kde je již překračován příslušný hygienický limit hluku. V případě, že by v dalších stupních projektových příprav detailní akustické výpočty uvedenou skutečnost potvrdily, bude nezbytné případně navrhnout taková akustická opatření, která zajistí nenavýšení hluku vlivem posuzované změny.</p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB</p>

Indikátor	Popis
	<p>v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p> <p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Kumulativní vliv může nastat v souvislosti se změnou č. Z 2880/00, která se nachází severně od řešené změny ÚP a navrhuje vymezení funkční plochy VN (nerušící výroba a služby). Více se lze o této změně dozvědět v kapitole 5.5. Kumulativní vliv změny č. Z 2842/00 a Z 2880/00 na akustickou situaci v území se může projevit vlivem stavební činnosti a nově navrženého provozu ve vymezených funkčních plochách (hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk z provozu dopravy na pozemních komunikacích).</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Vymezená změna navrhuje funkční využití, u kterého se nepředpokládá umístění nových chráněných staveb nebo chráněných venkovních prostorů do území.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, která je limitem pro dané území, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a možnost použití limitu staré hlukové zátěže 70/60 dB v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umisťované do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Kumulativní vlivy sledovat i ve fázi dalších projektových příprav záměru v souvislosti s vymezením změny č. Z 2880/00, která se nachází severně od řešené změny ÚP. Kumulativní vliv změny č. Z 2842/00 a č. Z 2880/00 na akustickou situaci v území sledovat ve fázi výstavby a</p>

Indikátor	Popis
	provozu ve vymezených funkčních plochách (hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk z provozu dopravy na pozemních komunikacích).
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2842/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>

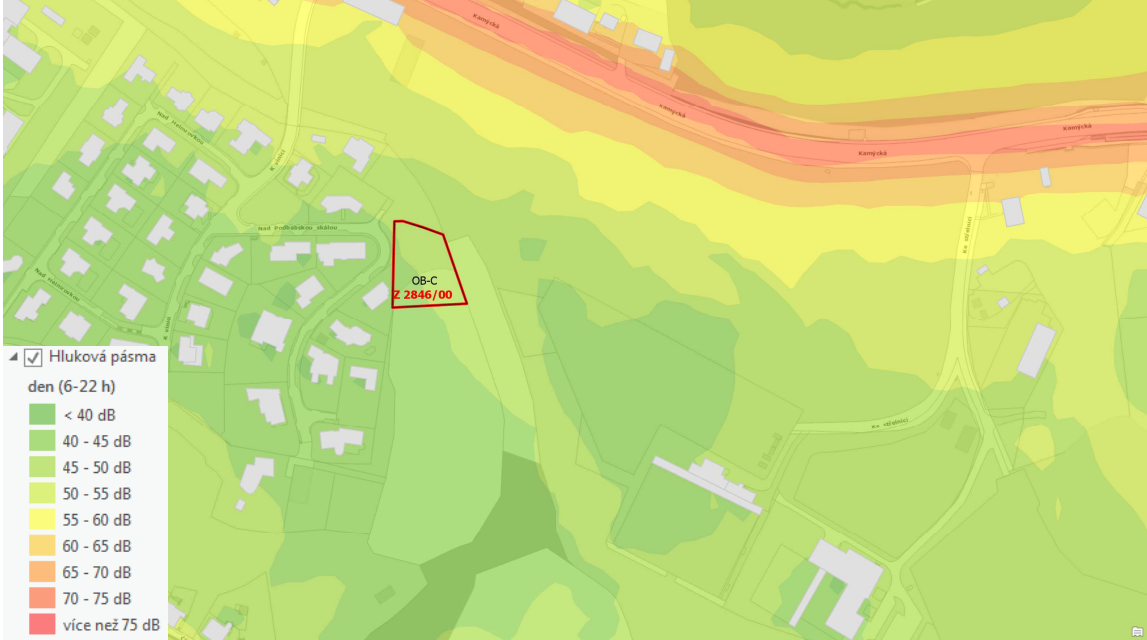
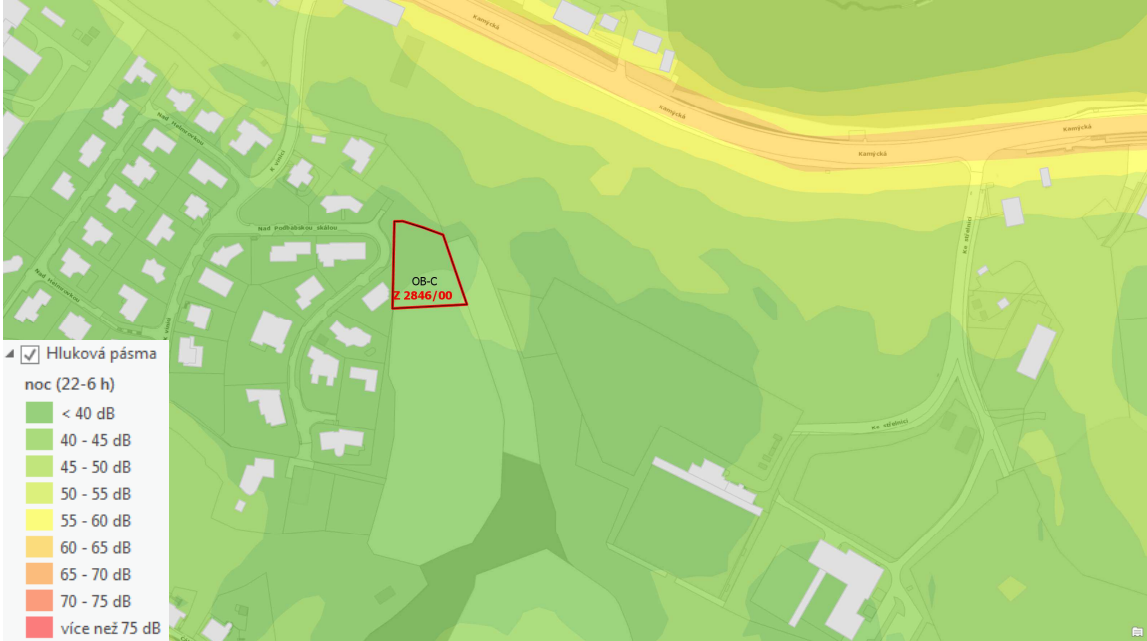


5.2. Změna č. Z 2846/00

Změna se nachází v městské části Praha – Lysolaje, k. ú. Lysolaje. Rozsah území dle zadání změny ÚP SÚ hl. m. Prahy je 12 956 m². Rozsah měněných ploch s rozdílným způsobem využití činí 1 946 m² a je zřejmý z níže uvedených obrázků. Posuzovaná změna navrhuje funkční plochy čistě obytné /OB-C/ místo funkčních ploch orná půda, plochy pro pěstování zeleniny /OP/ a louky a pastviny /NL/. Pro plochu /OB/ se určuje kód míry využití území /C/. Do předmětného území je umístována pevná zn. veřejné vybavení /VV/ v rámci plochy čistě obytné s kódem míry využití území C /OB-C/. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP.

Tabulka 2: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2846/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	Ve stávajícím stavu je v území hlavním zdrojem hluku provoz automobilové dopravy v ulici Kamýcká a V Podbabě (Lysolajské údolí). Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikace II. třídy. Dále se zde může projevovat vliv provozu železniční dopravy na trati Praha – Kralupy nad Vltavou vzdálené cca 550 m od posuzované plochy.
	Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „ <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a> “. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.
	Dále se v území v menší míře může projevovat hluk z letového provozu. Vymezená funkční plocha se nachází mimo stávající ochranné hlukové pásmo Letiště Václava Havla Praha. Hygienické limity hluku z leteckého provozu by ve vymezené funkční ploše neměly být překračovány. Hranice ochranného hlukového pásma letiště se nachází ve vzdálenosti cca 1,9 km směrem na severozápad od funkční plochy.
	Vliv stávajícího provozu tramvajové dopravy je z hlediska akustické situace v území pro posuzovanou funkční plochu nevýznamný. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, letový provoz, železniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk). Stávající tramvajová smyčka se nachází ve vzdálenosti cca 1,5 km od posuzované funkční plochy.

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 3: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 4: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>

<b>Výhledový stav</b>	<p>Vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí lze předpokládat navýšení dopravní zátěže na pozemních komunikacích a s tím související navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky). Kumulativní vliv může nastat s vymezením změny č. Z 2849/00, která v blízkosti zájmového území posuzované změny plánuje umístění tramvajové trati. Kumulativní vliv může dále nastat s vymezením změny č. Z 2851/00 (umístění obytné zástavby) východně od posuzované změny. Zobrazení těchto změn je uvedeno v rámci dokumentace VVURÚ CVZ vlny V.</p> <p>Dále bude v území zdrojem hluku letový provoz. Dle dostupných informací o hluku z leteckého provozu Letiště Praha [29] lze předpokládat, že v cílovém stavu s dvojicí paralelních RWY 06R/24L dojde v posuzované funkční ploše k navýšení akustické zátěže z letového provozu oproti stávajícímu stavu. Na základě izofon pro letový provoz na Letišti Praha v denním i nočním období [29] se vymezená funkční plocha nachází v místech, kde nebudou překračovány hygienické limity hluku z letového provozu.</p> <p>V řešeném území je plánováno vymezení funkční plochy OB (čistě obytná – předpokládána je např. realizace staveb pro bydlení) na místo funkční plochy OP/NL (orná půda, plochy pro pěstování zeleniny / louky a pastviny). Do předmětného území je umisťována pevná značka VV (veřejné vybavení, např. realizace mateřské školy) v rámci plochy čistě obytné OB. Z hlediska vlivu změny funkční plochy na okolí lze vlivem vymezení plochy OB s kódem míry využití území C očekávat oproti stavu bez změny ÚP SÚ hl. m. Prahy další navýšení dopravy na stávající infrastrukturu a lze také předpokládat navýšení akustické zátěže z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí. Vzhledem k umisťování nových staveb je možné, že budou do území umisťovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p> <p>Funkční využití nově vymezené plochy připouští realizaci nových chráněných staveb do území. Vzhledem ke stávající akustické situaci v území je tato funkční plocha pro umisťování chráněných staveb vhodná. Navrhované chráněné objekty (např. zařízení pro předškolní výchovu) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>V případě kumulativního vlivu s vymezením změny č. Z 2849/00, která v blízkosti zájmového území posuzované změny plánuje umístění tramvajové trati a s vymezením změny č. Z 2851/00 (umístění obytné zástavby) východně od posuzované změny, lze očekávat případná rizika plynoucí z tohoto souběhu (více viz odstavec Rizika níže).</p>
<b>Rizika</b>	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p>

	<p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Kumulativní vliv může nastat s vymezením změny č. Z 2849/00, která v blízkosti zájmového území posuzované změny plánuje umístění tramvajové trati a s vymezením změny č. Z 2851/00 (umístění obytné zástavby) východně od posuzované změny. Kumulativní vliv změny č. Z 2851/00 na akustickou situaci v území se může projevit vlivem stavební činnosti a nově navrženého provozu ve vymezených funkčních plochách (hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk z provozu dopravy na pozemních komunikacích). Změna č. Z 2849/00 v blízkosti zájmového území připouští umístění nového zdroje hluku, provoz tramvajové dopravy, který musí být vzhledem k okolní stávající zástavbě navržen tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku ve venkovním chráněném prostoru staveb a ve venkovním chráněném prostoru.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Z hlediska leteckého provozu Letiště Václava Havla Praha může v případě dosažení cílového stavu s dvojicí paralelních RWY 06R/24L dojít v posuzované funkční ploše k navýšení akustické situace z letového provozu. Na základě izofon pro letový provoz na Letišti Praha v denním i nočním období [29] se vymezená funkční plocha nachází v místech, kde nebudou překračovány hygienické limity hluku z letového provozu.</p> <p>Z hlediska provozu silniční dopravy lze v území předpokládat umístění komunikací pro obslužnou dopravu v posuzované funkční ploše. Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ve znění pozdějších předpisů definuje pro takovýto zdroj hluku hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb. Návrh nových komunikací a souvisejícího dopravního provozu musí být proveden tak, aby byl v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>V případě realizace tramvajové tratě dle změny č. Z 2849/00 je zde riziko ztráty akustického komfortu ve venkovním prostředí. Navržená trať je dle Urbanistické studie tramvajové trati na Suchdol (D3A, 2017) vymezena cca 60 m východně od posuzované změny. Pro chráněnou zástavbu a chráněné prostory navržené ve vymezené funkční ploše č. Z 2846/00 je zde v případě zprovoznění tramvajové trati dle změny č. Z 2849/00 riziko překračování hygienických limitů hluku z tramvajové dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru. Pro případnou kumulaci těchto dvou změn bude pro správný návrh v území z akustického hlediska nutné dbát na doporučení a protihluková opatření uvedená dále v předloženém dokumentu.</p>
<b>Doporučení</b>	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro stávající okolní chráněnou zástavbu</b></p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, která je limitem pro dané území, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p>

	<p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a možnost použití limitu staré hlukové zátěže 70/60 dB v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umístěvané do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Kumulativní vlivy sledovat i ve fázi dalších projektových příprav záměru v souvislosti s vymezením změny č. Z 2849/00 a změny č. Z 2851/00.</p> <p><b>Pro chráněné objekty a prostory navržené ve vymezené funkční ploše</b></p> <p>Vzhledem k plánovanému umístění tramvajové trati vymezené změnou č. Z 2849/00, která je vedena cca 60 m východně od posuzované změny, se v případě překročení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb doporučuje u chráněných objektů (objekty k bydlení, mateřská škola, zdravotnické zařízení a domov pro seniory) provést návrh chráněných vnitřních prostorů významných z hlediska pronikání hluku zvenčí tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Správný návrh těchto prostor lze provést např. tak, že budou dispozičně umístěny na stranu objektu, která není vystavena nadlimitnímu hluku z provozu na tramvajové trati nebo tak, že bude zajištěno větrání chráněných vnitřních prostorů stavby jiným způsobem než přímým přirozeným větráním okny. Pokud se v zájmovém území budou navrhovat chráněné venkovní prostory definované dle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (jde o nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť) bude nutné prověřit, jestli nejsou v těchto prostorech překračovány hygienické limity hluku z tramvajové dopravy dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V případě nutnosti bude nezbytné zajistit protihlukovou ochranu těchto prostor (více viz kapitola 4.2).</p>
<b>Návrh opatření</b>	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4 a 4.6. Pro případnou kumulaci se změnou č. Z 2849/00 (vymezení koridoru pro tramvajové spojení s centrem) jsou obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz tramvajové dopravy uvedeny v kapitole 4.2.</p>

<b>Závěr</b>	<p>Změna č. Z 2846/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
--------------	---


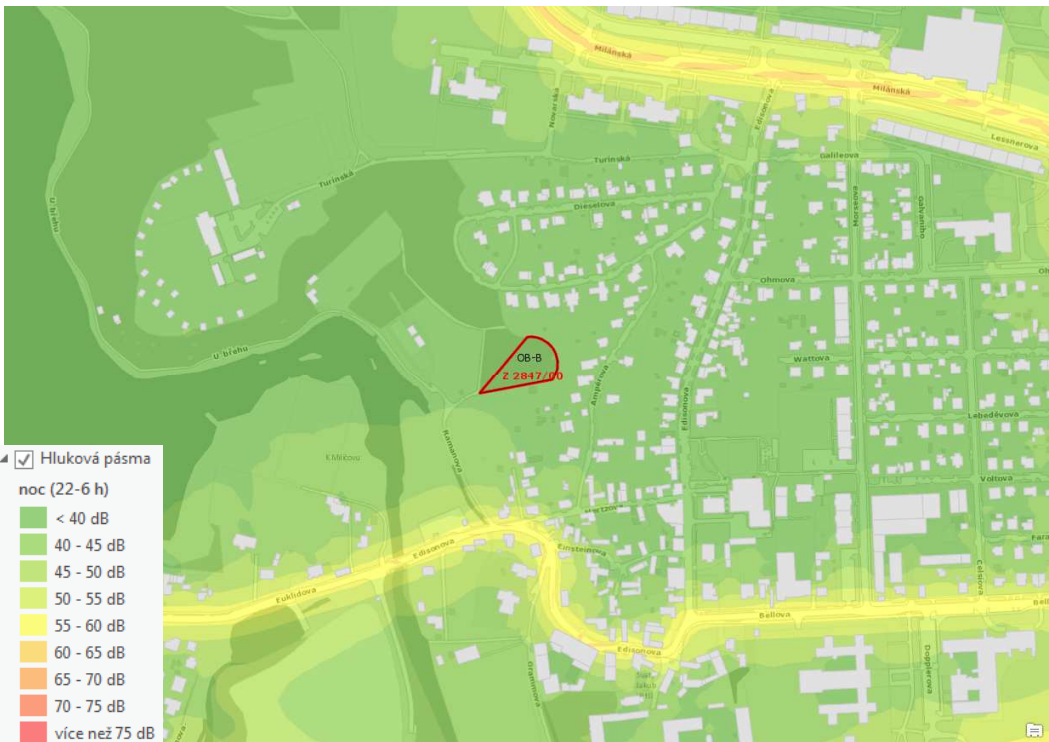


5.3. Změna č. Z 2847/00

Změna se nachází v městské části Praha – Petrovice, k. ú. Petrovice. Rozsah řešeného území je 2 775 m². Posuzovaná změna navrhuje funkční plochu čistě obytná /OB/ místo funkční plochy lesní porosty /LR/. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP.

Tabulka 3: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2847/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	Ve stávajícím stavu se v území projevuje hluk z provoz automobilové dopravy v ulici Edisonova a Milánská. Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikace II. třídy.
	Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „ <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a> “. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.
	Vliv stávajícího provozu tramvajové, železniční a letecké dopravy je z hlediska akustické situace v území pro posuzovanou funkční plochu nevýznamný. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk). Stávající nejbližší železniční trať Praha-Uhřetěves – Praha-Hostivař se nachází ve vzdálenosti cca 1,45 km od posuzované funkční plochy. Stávající nejbližší tramvajová smyčka Praha-Hostivař se nachází ve vzdálenosti cca 2,21 km od posuzované funkční plochy.

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 5: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 6: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>

Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí lze předpokládat navýšení dopravní zátěže na pozemních komunikacích a s tím související navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky).</p> <p>V řešeném území je plánováno vymezení funkční plochy OB (čistě obytná – předpokládána je např. realizace bytového domu) na místo funkční plochy LR (lesní porosty). Z hlediska vlivu změny funkční plochy na okolí lze vlivem vymezení plochy OB s kódem míry využití území B očekávat oproti stavu beze změny ÚP SÚ hl. m. Prahy další navýšení dopravy na stávající infrastrukturu a lze také předpokládat navýšení akustické zátěže z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí. Vzhledem k umisťování nových staveb je možné, že budou do území umisťovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p> <p>Funkční využití nově vymezené plochy připouští realizaci nových chráněných staveb do území. Vzhledem ke stávající akustické situaci v území je tato funkční plocha pro umisťování chráněných staveb vhodná. Navrhované chráněné objekty (např. obytné objekty) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p> <p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Vzhledem k situování posuzované změny se nepředpokládají zásadní rizika z hlediska akustické situace ve venkovním prostředí vymezené funkční plochy.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro stávající okolní chráněnou zástavbu</b></p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p>

Indikátor	Popis
	<p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a provést vyhodnocení akustické situace vůči hygienickým limitům v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umisťované do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro chráněné objekty a prostory navržené ve vymezené funkční ploše</b></p> <p>Navrhované chráněné objekty (např. obytné objekty) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2847/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>

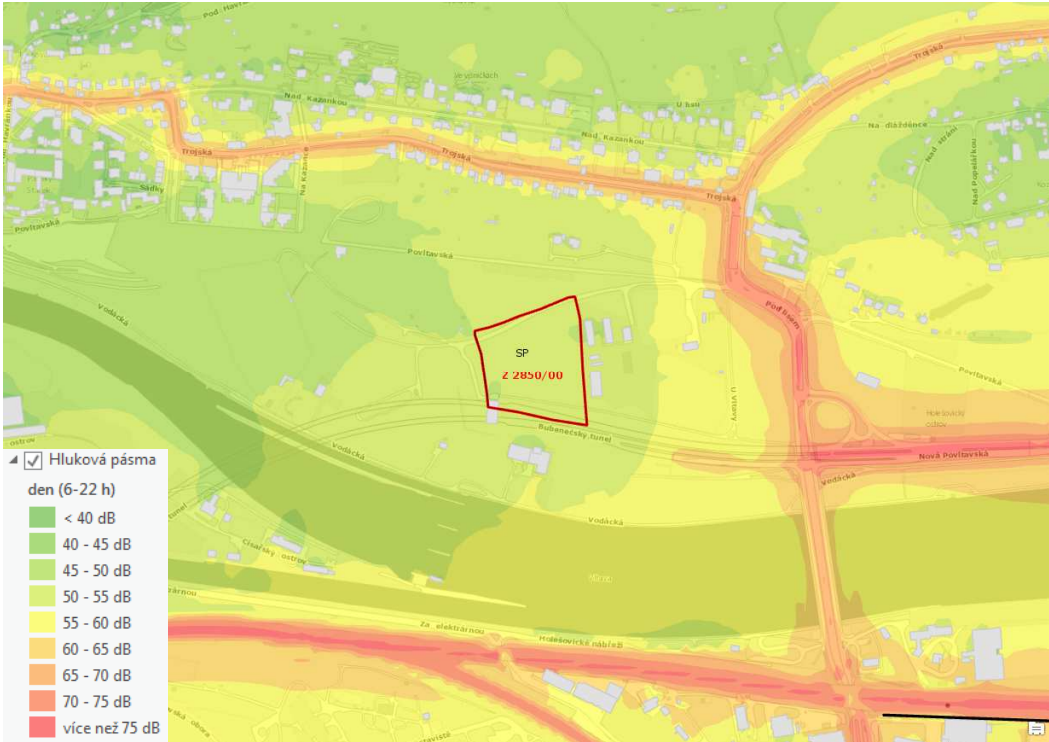



5.4. Změna č. Z 2850/00

Změna se nachází v městské části Praha – Troja, k. ú. Troja. Rozsah řešeného území je 26 349 m². Posuzovaná změna navrhuje funkční plochu sportu /SP/ místo funkčních ploch přírodní rekreační plochy /SO1/, parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/ a zeleň městská a krajinná /ZMK/. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP.

Tabulka 4: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2850/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	<p>Ve stávajícím stavu je v území hlavním zdrojem hluku provoz automobilové dopravy z MÚK Pod Lisem, Trojský most a Nová Povltavská (Městský okruh), která je od řešené funkční plochy vzdálena cca 350 m směrem na východ. Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikace I. třídy. Podél jižní hranice funkční plochy vede pod úrovní terénu trasa MO (Bubenečský tunel). Z akustického hlediska se ve vymezené funkční ploše dále projevuje vliv provozu železniční dopravy na trati Praha-Holešovice – Praha-Podbaba vzdálené cca 370 m jižně od posuzované plochy a vliv tramvajové dopravy (Výstaviště Holešovice – Trojská), která je vedena přes Trojský most.</p>
	<p>Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „<a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a>“. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.</p>
	<p>Vliv stávajícího provozu letecké dopravy je z hlediska akustické situace v území pro posuzovanou funkční plochu nevýznamný. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, železniční provoz, provoz tramvajové dopravy, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).</p>

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 7: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>
	<p><b>Obrázek 8: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>

Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí lze předpokládat navýšení dopravní zátěže na pozemních komunikacích a s tím související navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky).</p> <p>V řešeném území je plánováno vymezení funkční plochy SP (sport – předpokládána je např. realizace školského sportovního areálu) namísto funkčních ploch SO1 (přírodní rekreační plochy), ZP (parky, historické zahrady a hřbitovy) a ZMK (zeleň městská a krajinná). Z hlediska vlivu změny funkční plochy na okolí lze vlivem vymezení plochy SP očekávat oproti stavu beze změny ÚP SÚ hl. m. Prahy další navýšení dopravy na stávající infrastrukturu a lze také předpokládat navýšení akustické zátěže z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí. Vzhledem k umísťování nových staveb je možné, že budou do území umísťovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p> <p>Funkční využití nově vymezené plochy připouští realizaci nových chráněných staveb do území (např. školská zařízení). Vzhledem ke stávající akustické situaci v území je tato funkční plocha pro umísťování chráněných staveb vhodná. Navrhované chráněné objekty a venkovní prostory (např. budovy a hřiště pro školní výchovu) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Vliv změny č. Z 2850/00 na akustickou situaci v území se může projevit vlivem stavební činnosti a nově navrženého provozu ve vymezených funkčních plochách (hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk z provozu dopravy na pozemních komunikacích).</p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p> <p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy a hluk z provozu nově provozované dopravy nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Vzhledem k situování a charakteru posuzované změny se nepředpokládají zásadní rizika z hlediska akustické situace ve venkovním prostředí vymezené funkční plochy.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro stávající okolní chráněnou zástavbu</b></p>

Indikátor	Popis
	<p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, která je limitem pro dané území, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a možnost použití limitu staré hlukové zátěže 70/60 dB v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umísťované do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro chráněné objekty a prostory navržené ve vymezené funkční ploše</b></p> <p>Navrhované chráněné objekty a chráněné venkovní prostory (např. školský sportovní areál) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2850/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>





5.5. Změna č. Z 2880/00

Změna se nachází v městské části Praha 17, k. ú. Řepy. Rozsah řešeného území je 8 560 m². Ve vzdálenosti cca 650 m od navrhované změny směrem na západ se nachází dálnice D0 Pražský okruh (MÚK Karlovarská, D6 a D0). Posuzovaná změna navrhuje funkční plochu nerušící výroby a služeb /VN/ místo funkční plochy parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/ a izolační zeleně /IZ/. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené uvedená v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP SÚ hl. m. Prahy.

Tabulka 5: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2880/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	Ve stávajícím stavu je v území zdrojem hluku zejména provoz automobilové dopravy v ulici Karlovarská. Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikaci I. třídy. Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „ <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a> “. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.
	Dále je v území zdrojem hluku letový provoz. Vymezená funkční plocha se nachází mimo stávající ochranné hlukové pásmo Letiště Václava Havla Praha. Hygienické limity hluku z leteckého provozu by ve funkční vymezené ploše neměly být překračovány. Hranice ochranného hlukového pásma letiště kopíruje severní hranici funkční plochy.
	Z hlediska provozu dalších typů dopravy (železniční a tramvajové) lze konstatovat, že jsou z hlediska akustické situace v území pro danou funkční plochu nevýznamné. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, letový provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 9: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 10: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>

Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí v souladu s ÚP SÚ hl. m. Prahy, resp. změnami ÚP SÚ hl. m. Prahy lze předpokládat navýšení dopravní zátěže na pozemních komunikacích a s tím související navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky). Kumulativní vliv může nastat např. v souvislosti s vymezením změny č. Z 2842/00, která se nachází jižně od řešené změny ÚP SÚ hl. m. Prahy a navrhuje vymezení funkční plochy TVO (odpadového hospodářství). Více se lze o této změně dozvědět v kapitole 5.1.</p> <p>Dále bude v území zdrojem hluku letový provoz. Dle dostupných informací o hluku z leteckého provozu Letiště Praha lze předpokládat, že v cílovém stavu s dvojicí paralelních RWY 06R/24L dojde v posuzované funkční ploše k poklesu akustické zátěže z letového provozu oproti stávajícímu stavu.</p> <p>K provozu dalších typů dopravy (železniční a tramvajové) lze konstatovat, že tyto zdroje hluku jsou z hlediska akustické situace v území pro danou funkční plochu nevýznamné. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, letový provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).</p> <p>V řešeném území je plánováno vymezení funkční plochy VN (nerušící výroba a služby – předpokládá se zde např. realizace čerpací stanice pohonných hmot a jednopodlažního halového objektu s komerčním využitím) namísto funkční plochy ZP (parky, historické zahrady a hřbitovy) a IZ (izolační zeleně). Z hlediska vlivu změny funkční plochy na okolí lze vlivem vymezení plochy VN očekávat oproti stavu beze změny ÚP SÚ hl. m. Prahy další navýšení dopravy na stávající infrastrukturu a lze také předpokládat navýšení akustické zátěže z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí. Vzhledem k umisťování nových staveb je možné, že budou do území umisťovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Dle hlukových map z provozu pozemní dopravy ve stavu 2016 (viz předešlé obrázky) jsou v okolí stávajících pozemních komunikací překračovány hygienické limity hluku z provozu silniční dopravy na dálnicích a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB v denním/nočním období. Nejblíže od posuzované funkční plochy tato situace nastává u chráněné zástavby severně od komunikace Karlovarská. Prověření staré hlukové zátěže, a s tím související možnost použití limitu hluku 70/60 dB v denním/nočním období, se dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů) musí provádět vždy v době projektových příprav posuzovaných záměrů. Z hlediska posouzení obslužné dopravy záměru nelze bez detailního akustického posouzení zcela vyloučit, že vlivem provozu záměru nedojde k navýšení dopravy na stávajících pozemních komunikacích a tím i k navýšení akustické situace u stávajících chráněných staveb (případně chráněného venkovního prostoru), což by mohlo vést v některých případech k dalšímu navýšení hluku v místech, kde je již překračován příslušný hygienický limit hluku. V případě, že by v dalších stupních projektových příprav detailní akustické výpočty uvedenou skutečnost potvrdily,</p>

Indikátor	Popis
	<p>bude nezbytné případně navrhnout taková akustická opatření, která zajistí nenavýšení hluku vlivem posuzované změny.</p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p> <p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Kumulativní vliv může nastat v souvislosti se změnou č. Z 2842/00, která se nachází jižně od řešené změny ÚP a navrhuje vymezení funkční TVO (odpadového hospodářství). Více se lze o této změně dozvědět v kapitole 5.1. Kumulativní vliv změny č. Z 2880/00 a Z č. 2842/00 na akustickou situaci v území se může projevit vlivem stavební činnosti a nově navrženého provozu ve vymezených funkčních plochách (hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk z provozu dopravy na pozemních komunikacích).</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Vymezená změna navrhuje funkční využití, u kterého se nepředpokládá umístění nových chráněných staveb nebo chráněných venkovních prostorů do území.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, která je limitem pro dané území, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje zpracovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a možnost použití limitu staré hlukové zátěže 70/60 dB v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umisťované do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p>

Indikátor	Popis
	<p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Kumulativní vlivy sledovat i ve fázi dalších projektových příprav záměru v souvislosti s vymezením změny č. Z 2842/00, která se nachází jižně od řešené změny ÚP. Kumulativní vliv změny č. Z 2880/00 a č. Z 2842/00 na akustickou situaci v území sledovat ve fázi výstavby a provozu ve vymezených funkčních plochách (hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk z provozu dopravy na pozemních komunikacích).</p>
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2880/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>


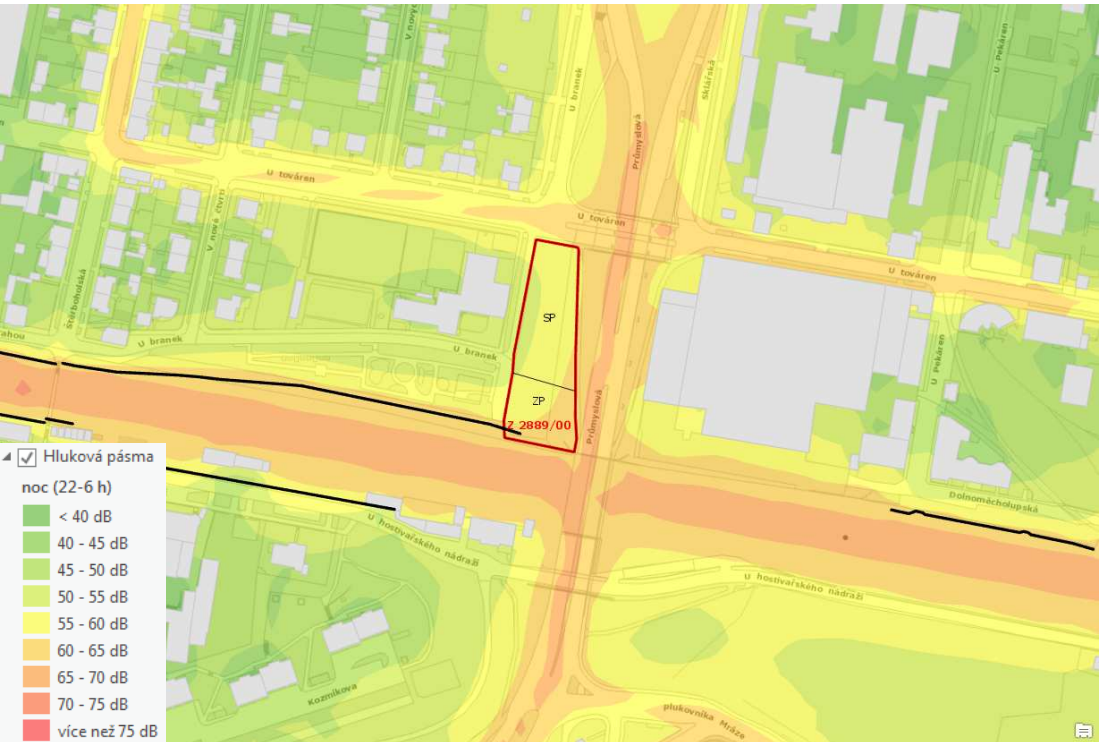


5.6. Změna č. Z 2889/00

Změna se nachází v městské části Praha 15, k. ú. Hostivař. Rozsah řešeného území je 3 770 m². Posuzovaná změna navrhuje funkční plochu sportu /SP/ a parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/ místo funkční plochy izolační zeleně /IZ/. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP.

Tabulka 6: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2889/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	<p>Ve stávajícím stavu je v území hlavním zdrojem hluku provoz automobilové dopravy na komunikacích Průmyslová a U Továren. Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikace I. a II. třídy. Z akustického hlediska se ve vymezené funkční ploše dále významně projevuje vliv provozu železniční dopravy na trati Praha-Hostivař – Praha-Vršovice. Akustická situace z provozu tramvajové dopravy (tramvajová smyčka Nádraží Hostivař vzdálená cca 160 m jižně od posuzované funkční plochy), je zde vzhledem k dominantnímu vlivu silniční a železniční dopravy v pozadí.</p>
	<p>Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „<a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a>“. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.</p>
	<p>Vliv stávajícího provozu letecké dopravy je z hlediska akustické situace v území pro posuzovanou funkční plochu nevýznamný. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, železniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).</p>

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 11: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p> 
	<p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 12: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p> 
	<p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>



Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů dle ÚP SÚ hl. m. Prahy v širším okolí lze předpokládat navýšení dopravní zátěže na pozemních komunikacích a s tím související navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky). Kumulativní vliv může nastat např. v souvislosti s vymezením změny č. Z 2896/00, která se nachází západně od řešené změny ÚP SÚ hl. m. Prahy a navrhuje vymezení funkční plochy OB (čistě obytné), SV (všeobecně smíšené) a IZ (izolační zeleně).</p> <p>V řešeném území je plánováno vymezení funkční plochy SP (sport) a ZP (parky, historické zahrady a hřbitovy) namísto funkční plochy IZ (izolační zeleně). Z hlediska vlivu změny funkční plochy na okolí lze vlivem vymezení plochy SP očekávat oproti stavu beze změny ÚP SÚ hl. m. Prahy navýšení dopravy na stávající infrastrukturu a lze také předpokládat navýšení akustické zátěže z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí. Vzhledem k umístování nových staveb je možné, že budou do území umístovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p> <p>Funkční využití nově vymezené plochy SP připouští realizaci nových chráněných staveb do území (např. školská zařízení). Vzhledem ke stávající akustické situaci v území a platné legislativě je umístování chráněných staveb v této funkční ploše možné, ale je nutné dbát na níže uvedená doporučení (více viz rizika a doporučení v odstavcích níže). Pro umístování chráněných venkovních prostorů se vzhledem k akustické zátěži území tato plocha jeví jako nevhodná. Případně navrhované chráněné objekty a venkovní prostory (např. budovy a hřiště pro školní výchovu) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Případná rizika pro realizaci těchto staveb nebo venkovních sportovišť jsou uvedena v následujícím odstavci.</p>
	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Vliv změny č. Z 2889/00 na akustickou situaci v území se může projevit vlivem stavební činnosti a nově navrženého provozu ve vymezené funkční ploše SP (hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk z provozu dopravy na pozemních komunikacích).</p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše SP nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p> <p>Hluk z výstavby ve funkční ploše SP, a s tím související provoz staveništní dopravy a hluk z provozu nově provozované dopravy nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>V souvislosti s vymezením změny č. Z 2896/00 může nastat kumulativní vliv. Změna č. Z 2896/00 se nachází západně od řešené změny ÚP SÚ hl. m. Prahy a navrhuje vymezení funkční plochy OB</p>

Indikátor	Popis
	<p>(čistě obytné), SV (všeobecně smíšené) a IZ (izolační zeleně). Kumulativní vliv změny č. Z 2896/00 a č. Z 2889/00 na akustickou situaci v území se může projevit vlivem staveništní dopravy a nově navrženého provozu na pozemních komunikacích.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Vzhledem ke stávající akustické situaci z provozu silniční a železniční dopravy, se v případě překročení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb doporučuje u případného návrhu chráněných objektů (objekty pro školní výchovu) provést návrh chráněných vnitřních prostorů významných z hlediska pronikání hluku zvenčí tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Správný návrh těchto prostor lze provést např. tak, že budou dispozičně umístěny na stranu objektu, která není vystavena nadlimitnímu hluku z provozu dopravy, nebo tak, že bude zajištěno větrání chráněných vnitřních prostor staveb jiným způsobem než přímým přirozeným větráním okny. Pokud se v zájmovém území budou navrhovat chráněné venkovní prostory definované dle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (jde o nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť) bude nutné prověřit, jestli nejsou v těchto prostorech překračovány hygienické limity hluku ze silniční či železniční dopravy dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V případě nutnosti bude nezbytné zajistit protihlukovou ochranu těchto prostor (více viz kapitoly 4.1 a 4.2).</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro stávající okolní chráněnou zástavbu</b></p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, která je limitem pro dané území, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše SP prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a možnost použití limitu staré hlukové zátěže 70/60 dB v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umístované do funkční plochy SP navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Kumulativní vlivy sledovat i ve fázi dalších projektových příprav záměru v souvislosti s vymezením změny č. Z 2896/00, která se nachází západně od řešené změny ÚP. Kumulativní</p>

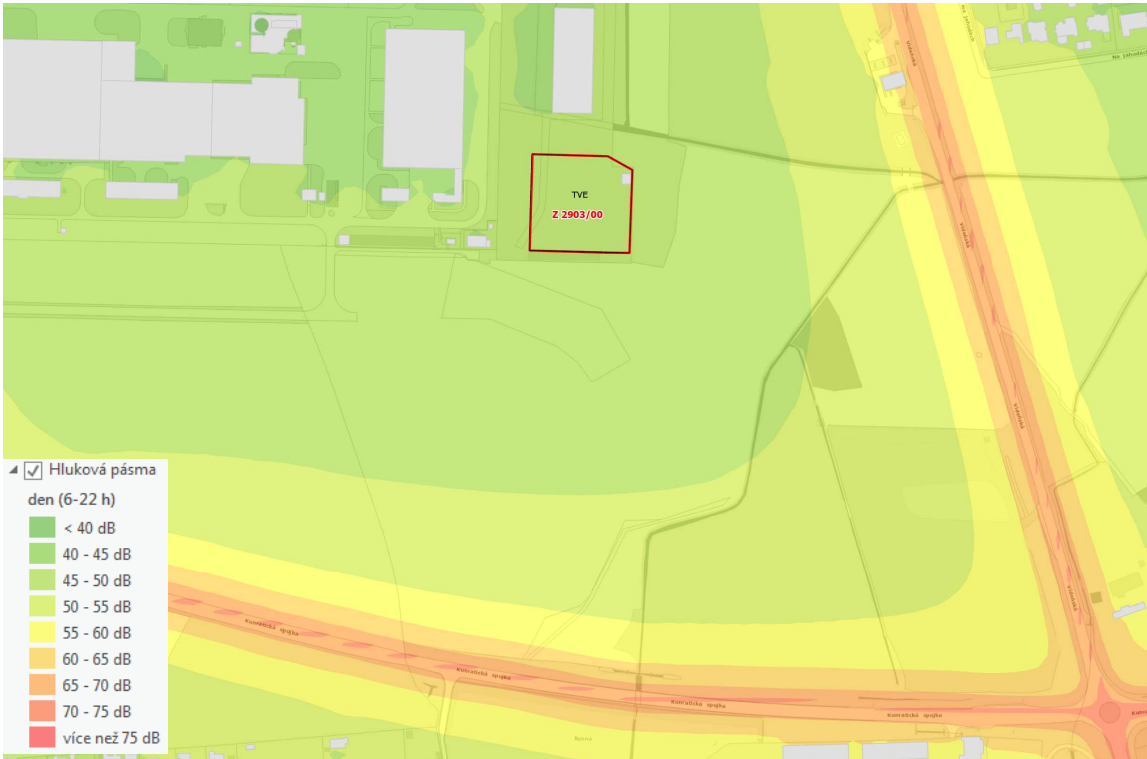
Indikátor	Popis
	<p>vliv změny č. Z 2896/00 a č. Z 2889/00 na akustickou situaci v území může nastat vlivem staveništní dopravy a nově navrženého provozu na pozemních komunikacích.</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše SP a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro chráněné objekty a prostory navržené ve vymezené funkční ploše</b></p> <p>Navrhované chráněné objekty a chráněné venkovní prostory (např. školský sportovní areál) ve vymezené funkční ploše SP by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.2, 4.4, 4.5 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2889/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná pro umístování chráněných staveb. Bude nutné dbát na dodržení hygienického limitu hluku pro chráněný vnitřní prostor. Pro umístování chráněných venkovních prostorů se vzhledem k akustické zátěži území tato plocha jeví jako nevhodná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>

5.7. Změna č. Z 2903/00

Změna se nachází v městské části Praha Kunratice, k. ú. Kunratice. Rozsah území dle zadání změny ÚP SÚ hl. m. Prahy je 9 953 m². Rozsah měněných ploch s rozdílným způsobem využití činí 8 717 m² a je zřejmý z níže uvedených obrázků. Posuzovaná změna navrhuje funkční plochu energetiky /TVE/ místo funkční plochy zeleň městská a krajinná /ZMK/, zeleň městská a krajinná / energetika v územní rezervě (ZMK/TVE) a zeleň městská a krajinná / všeobecně smíšené s kódem míry využití území B v územní rezervě (ZMK/SV-B). Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP SÚ hl. m. Prahy.

Tabulka 7: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2903/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	Ve stávajícím stavu je v území zdrojem hluku zejména provoz automobilové dopravy na Kunratické spojnici a v ulici Vídeňská. Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikace I. třídy. Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „ <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a> “. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.
	Z hlediska provozu dalších typů dopravy (železniční, letecké a tramvajové) lze konstatovat, že jsou z hlediska akustické situace v území pro danou funkční plochu nevýznamné. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 13: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 14: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>

Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí v souladu s ÚP SÚ hl. m. Prahy, resp. změnami ÚP SÚ hl. m. Prahy lze předpokládat navýšení dopravní zátěže na pozemních komunikacích a s tím související navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky). Kumulativní vliv může nastat např. v souvislosti s vymezením změny č. Z 2845/00, která do přilehlého území navrhuje vymezení obchvatu Kunratic. Zobrazení této změny je uvedeno v rámci dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. Charakter řešené změny je od vymezené změny č. Z 2845/00 (obchvat Kunratic) odlišný a z hlediska kumulativního vyhodnocení obou změn se nepředpokládají žádná rizika pro akustickou situaci v přilehlém území.</p> <p>K provozu dalších typů dopravy (železniční, letecké a tramvajové) lze konstatovat, že tyto zdroje hluku jsou z hlediska akustické situace v území pro danou funkční plochu nevýznamné. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).</p> <p>V řešeném území je plánováno vymezení funkční plochy TVE (energetika) na místo funkční plochy ZMK (zeleň městská a krajinná), která dále v územní rezervě připouští funkční plochy TVE (energetika) a SV (všeobecně smíšená). Z hlediska vlivu předpokládaného umístění transformovny se neočekává oproti stavu bez změny ÚP SÚ hl. m. Prahy další navýšení dopravy na stávající infrastrukturu (stávající návrh ÚP připouští umístění funkční plochy TVE obdobné rozlohy v územní rezervě). Lze tedy také předpokládat, že vlivem realizace předmětné změny nedojde ke změně akustické situace z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí.</p> <p>Vzhledem k umístování nových staveb je možné, že budou do území umístovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p> <p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Vymezená změna navrhuje funkční využití, u kterého se nepředpokládá umístění nových chráněných staveb nebo chráněných venkovních prostorů do území.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>

Indikátor	Popis
	<p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, která je limitem pro dané území, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje zpracovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>Stacionární zdroje hluku umístované do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.4 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2903/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>

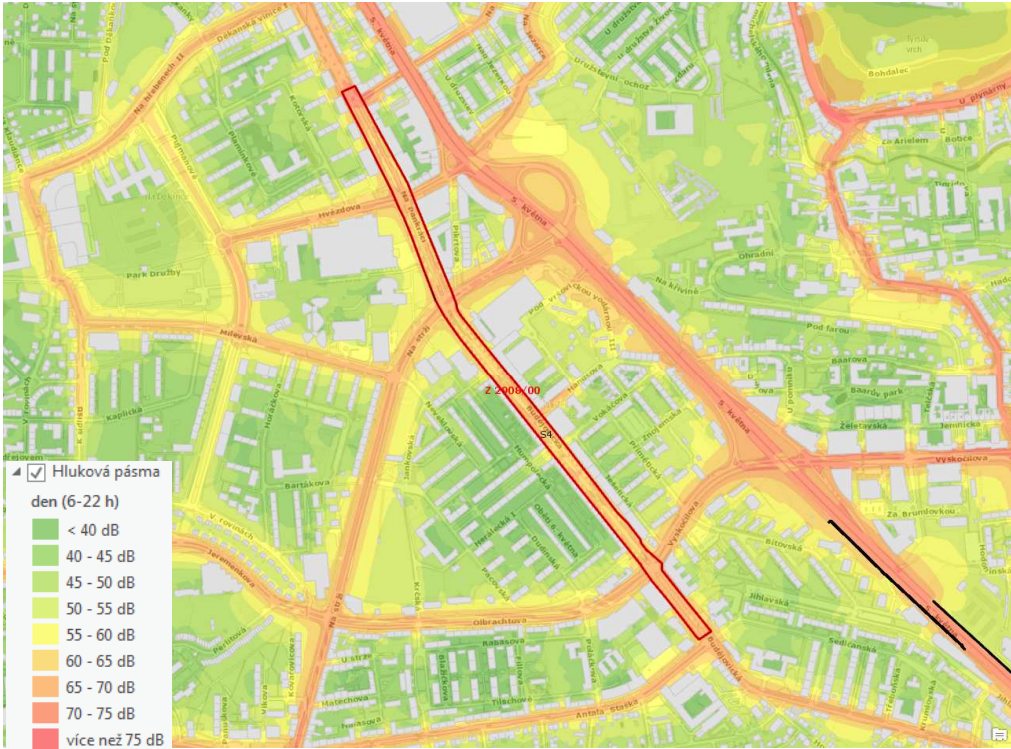



5.8. Změna č. Z 2908/00

Změna se nachází v městské části Praha 4, k. ú. Krč, Michle a Nusle. Rozsah řešeného území je 52 871 m<sup>2</sup>. Předmětem změny je realizace tramvajové trati Na Veselí – Pankrác – Budějovická v délce 1 493 m. Posuzovaná změna navrhuje ve výkresu ÚP č. 5 – Doprava změnu na tramvajové trati – návrh a vymezuje veřejně prospěšnou stavbu. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 *Vyhodnocení vlivu souboru vybraných celoměstsky významných změn vlny V ÚP SÚ hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území* (dále jen dokumentace VVURÚ CVZ vlny V). V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP SÚ hl. m. Prahy.

Tabulka 8: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2908/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	<p>Ve stávajícím stavu je v území zdrojem hluku zejména provoz automobilové dopravy v ulicích Na Pankráci, Budějovická a Na Strži. Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikace II. třídy, resp. ulice Na Strži I. třídy. Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „<a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a>“. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.</p> <p>Dále je v území zdrojem hluku stávající provoz na tramvajové trati v úseku Pražského povstání – Vozovna Pankrác. Vymezená funkční plocha zasahuje do prostoru stávající tramvajové trati v křižovatce ulic Na Pankráci a Na Veselí.</p> <p>Z hlediska provozu dalších typů dopravy (železniční a letecké) lze konstatovat, že jsou z hlediska akustické situace v území pro danou funkční plochu nevýznamné. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, tramvajový provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).</p>

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 15: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 16: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>

Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Zdrojem hluku ve vymezeném území změny ÚP SÚ hl. m. Prahy bude provoz nově navrhované tramvajové trati Na Veselí – Pankrác – Budějovická, který je výpočtově posouzen v kap. 5.8.1. Z výsledků výpočtů vyplývá, že při navrhovaném dopravním zatížení a použitém vegetačním krytu kolejnic budou dodrženy hygienické limitu pro hluk z dopravy na dráhách 55/45 dB v denním/nočním období.</p> <p>Na základě dopravně inženýrských podkladů [15] a vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí v souladu s ÚP SÚ hl. m. Prahy lze předpokládat mírné navýšení intenzit automobilového provozu na pozemních komunikacích v okolí vymezení změny č. 2908/00 a s tím související mírné navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky). Dále je možné dle dopravně inženýrských podkladů [15] očekávat snížení intenzit individuální automobilové dopravy a MHD na komunikaci Na Pankráci a Budějovická, tedy uvnitř území navrhované změny. Všechny tyto změny intenzit dopravy se pohybují do 5 % oproti stavu bez změny č. 2908/00.</p> <p>K provozu dalších typů dopravy (železniční a letecké) lze i ve výhledovém stavu konstatovat, že jsou z hlediska akustické situace v území pro danou funkční plochu nevýznamné. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, tramvajový provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).</p> <p>Výstavba tramvajové trati v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Dle kontrolního výpočtu hluku z provozu tramvajové dopravy by při navrhovaném dopravním zatížení a použitém vegetačním krytu kolejnic měly být dodrženy hygienické limity pro hluk z dopravy na dráhách 55/45 dB v denním/nočním období. V případě, že by v dalších stupních projektových příprav vstupovaly do detailních akustických výpočtů vyšší intenzity tramvajové dopravy či by se neuvažovalo s daným typem tramvajové dráhy – kolejnice s vyšším vegetačním krytem, bude nezbytné případně navrhnout taková akustická opatření, která zajistí dodržení hygienických limitů pro hluk z dopravy na dráhách 55/45 dB v denním/nočním období.</p> <p>Hluk z výstavby tramvajové trati, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Vymezená změna navrhuje funkční využití, resp. tramvajovou trať, u které nedojde k umístění nových chráněných staveb nebo chráněných venkovních prostorů do území v této funkční ploše.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, která je limitem pro dané území, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro</p>

Indikátor	Popis
	<p>prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>Výstavbu tramvajové tratě a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz kolejové dopravy a hluku z výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.2 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2908/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>

5.8.1. Kontrolní výpočet hluku z provozu tramvajové dopravy

Vstupní podklady výpočtu

Podkladem pro výpočet akustické situace z provozu tramvajové dopravy byly dopravně inženýrské podklady IPR Praha pro „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro změnu platného ÚP hl. m. Prahy č. Z 2908/00 tramvajová trať Na Veselí – Pankrác – Budějovická, Praha 4 – Nusle, Krč, příloha č. 5 – kartogram výhledových počtů spojů TRAM a BUS MHD 0-24/22-6 h na vybraných komunikacích v oblasti Praha 4 – Nusle, Krč se změnou Z 2908 tramvajová trať Na Veselí – Pankrác – Budějovická (podle návrhu ROPID)“ [15]. Z podkladu vyplývá, že intenzita tramvajové dopravy na plánované trati bude 200 tramvajových souprav v denní době (6–22 h), resp. 20 tramvajových souprav v noční době (22–6 h) v obou směrech.

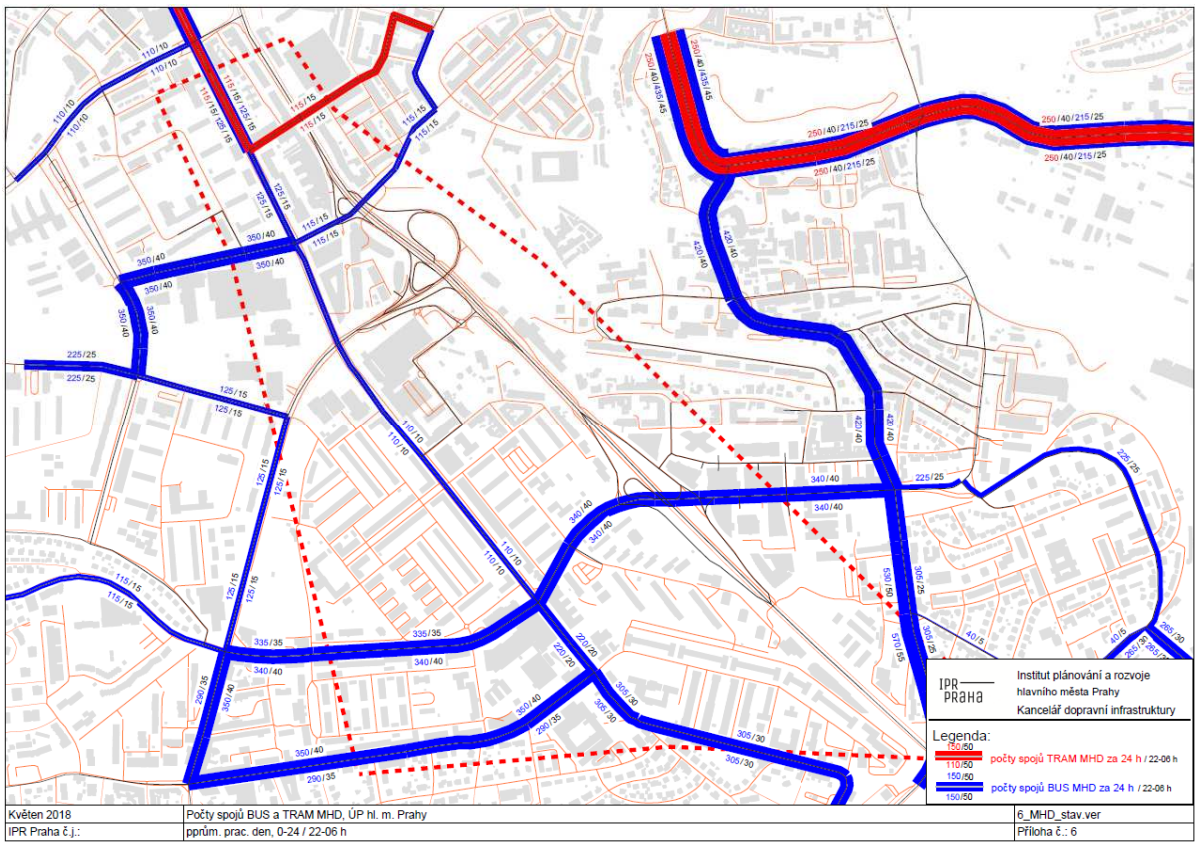
Povrch navrhované tramvajové trati byl stanoven na základě podkladu IPR Praha „Povrchy tramvajových tratí hlavního města Prahy“ [25]. Z podkladu vyplývá, že tramvajová trať je plánována jako sdružené těleso – nepojížděné s reprezentativním vegetačním povrchem. Ve výpočtu, v souladu s metodikou Schall 03 2014 [6] a stávajícími aplikacemi vegetačního krytu v Praze, bylo uvažováno s kolejnicemi s vyšším vegetačním krytem.

Průměrná rychlost tramvajových souprav v posuzovaném území byla ve výpočtu uvažována 50 km/h.

Další vstupní podklady a parametry jsou uvedené v kap. 3.3.



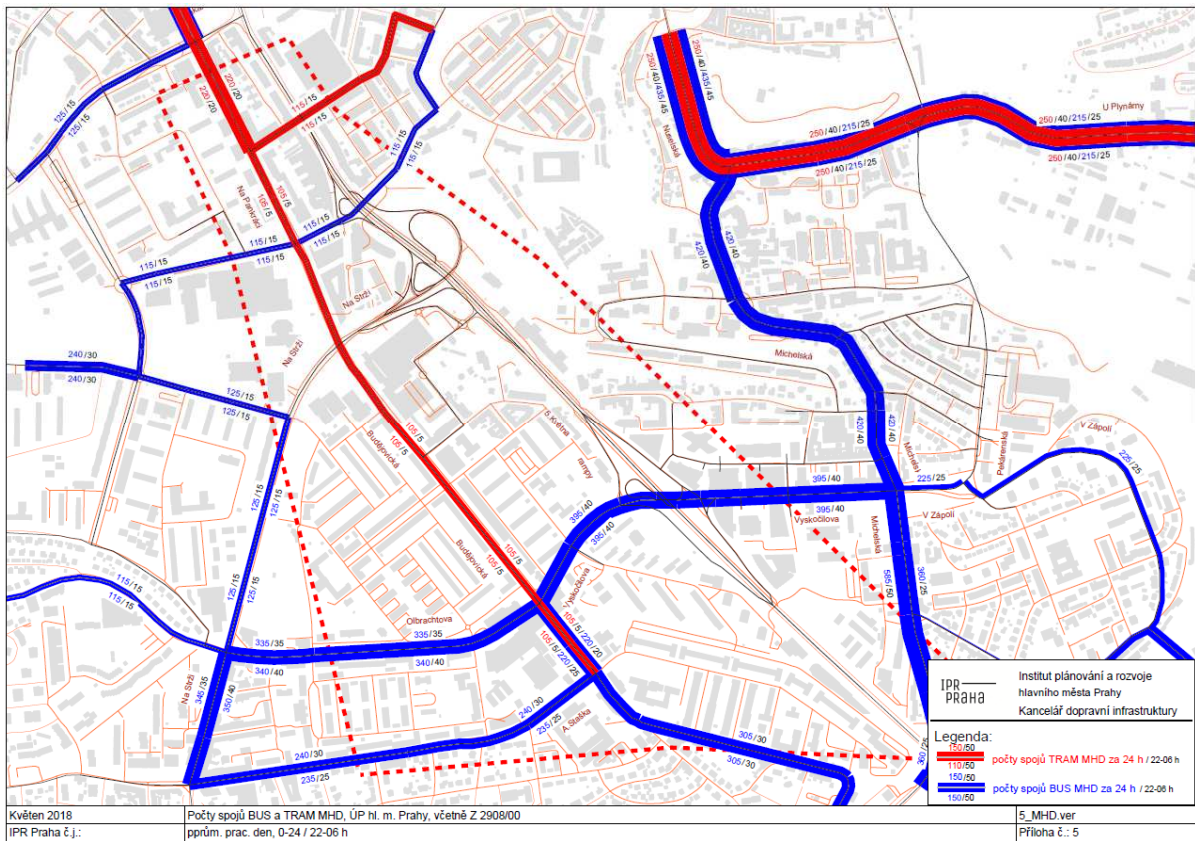
Obrázek 17: Intenzity MHD ve sledovaném území použité ve výpočtu pro stav naplnění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy



Výsledky výpočtu a vyhodnocení

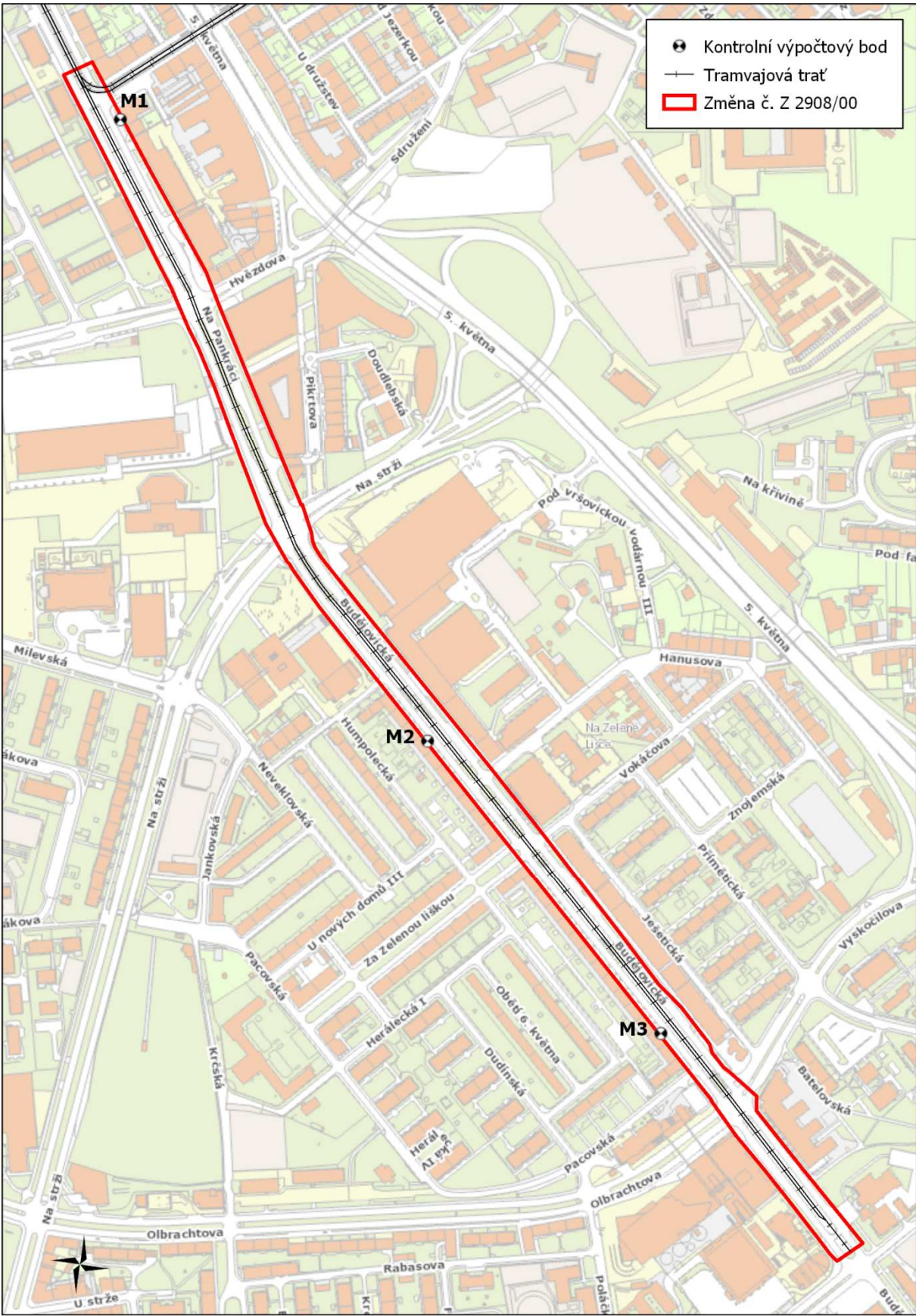
Akustická situace v okolí navrhované tramvajové trati byla posouzena pomocí kontrolních výpočtových (imisních) bodů. Výpočtové body byly umístěny ve vzdálenosti 2 m od fasády vybraných chráněných staveb nacházejících se nejblíže v okolí plánované tramvajové trati. Situace umístění kontrolních výpočtových bodů je patrná z následujícího obrázku. Popis výpočtových bodů je uveden v Tab. 1. Způsob využití objektu byl zjišťován na základě informací z RÚIAN [24] k červnu 2018. Výsledky výpočtu jsou uvedeny v Tab. 2.

Obrázek 18: Intenzity MHD ve sledovaném území použité ve výpočtu pro stav naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy se změnou č. 2908/00





Obrázek 19: Situace umístění kontrolních výpočtových bodů a navrhované tramvajové trati



Podkladová mapa: IPR Praha, 2018

Tab. 1: Specifikace umístění kontrolních výpočtových bodů

Výpočtový bod	Výšky bodů nad terénem (m)	Adresa	Způsob využití dle RÚIAN
M1	4	Na Pankráci 1095/117	bytový dům
	12		
M2	4	Budějovická 353/18	bytový dům
	12		
M3	4	Budějovická 865/58	bytový dům
	12		

Tab. 2: Výsledky výpočtu  $L_{Aeq,T}$  z provozu nově navrhované tramvajové trati

Výpočtový bod	Výšky bodů nad terénem (m)	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ [dB]		Hygienický limit [dB]	
		Denní doba (6–22 h)	Noční doba (22–6 h)	Denní doba (6–22 h)	Noční doba (22–6 h)
M1	4	53,0	42,9	55	45
	12	53,5	43,7		
M2	4	52,1	39,3		
	12	51,7	38,9		
M3	4	51,9	39,0		
	12	51,6	38,7		

Vyhodnocení

Ve výhledovém stavu se v denní době vypočtené hodnoty  $L_{Aeq,T}$  z provozu na nově navrhované tramvajové trati pohybují v intervalu 51,6–53,5 dB a v noční době se vypočtené hodnoty pohybují v intervalu 38,7–43,7 dB.

Výpočet akustické situace ve výhledovém stavu s navrženou tramvajovou tratí prokázal dodržení hygienických limitů hluku z dopravy na dráhách 55/45 dB v denní/noční době.



5.9. Změna č. Z 2909/00

Změna zajišťuje podmínky pro modernizaci trati Praha – Lysá nad Labem a navrhuje pro ni veřejně prospěšnou stavbu. Modernizace předmětného úseku železniční trati zvýší atraktivitu železniční dopravy, její konkurenceschopnost vůči individuální automobilové dopravě. Změna zasahuje do zastavěného území. Změnou dojde k rozšíření zastavitelného území. Změna vymezuje nové zastavitelné plochy v rozsahu 50 380 m<sup>2</sup> a nové nezastavitelné v rozsahu 6 093 m<sup>2</sup>. Nárůst zastavitelných ploch je zdůvodněn potřebou korekce parametrů pro modernizaci koridoru dopravní infrastruktury. Největší rozlohu z měněných ploch tvoří plocha pro tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály /DZ/. Změna nemění koncepci dopravní infrastruktury v souladu s úkoly stanovenými nadřazenou dokumentací (ZÚR). Změna nemění koncepci občanského vybavení ani koncepci veřejných prostranství. Změnou dochází k drobné redukci celoměstského systému zeleně. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 *Vyhodnocení vlivu souboru vybraných celoměstsky významných změn vlny V ÚP SÚ hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území* (dále jen dokumentace VVURÚ CVZ vlny V). V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP SÚ hl. m. Prahy.

Tabulka 9: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2909/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	<p>Ve stávajícím stavu je v území zdrojem hluku zejména provoz železniční dopravy na trati Praha – Lysá nad Labem. Vymezená změna zasahuje do dílčích ploch podél této trati na území hl. m. Prahy, takže se odehrává na rozsáhlém území v poměru k ostatním změnám, které jsou řešeny v předkládaném dokumentu. Místy jsou v dotčeném území významnými zdroji hluku silniční doprava (např. ulice Spojovací, Vysočanská, Kbelská, Chlumecká, D0 510), tramvajová doprava (např. ulice Sokolovská, U Balabenky) i letecká doprava (letiště Praha – Kbely).</p> <p>Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „<a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a>“.</p>
Výhledový stav	<p>Ve výhledovém stavu by mělo dojít k modernizaci trati Praha – Lysá nad Labem. Pro úsek Praha-Vysočany – Lysá nad Labem byla zpracována dokumentace EIA pro optimalizaci této trati [34]. Závěr ke kapitole „Hluk“ z této dokumentace je následující: „<i>Hlučnost provozu na železniční trati klesne vzhledem k modernizaci dopravní technologie i bez instalace vypočtených protihlukových stěn (cca 15,56 km) a individuálních protihlukových opatření (cca 5 objektů při různých místech u železniční trati). Pro výhledový stav je nutné si uvědomit, že dnes jezdí méně vlaků na svršku o špatné kvalitě a nižšími rychlostmi. Ve výhledu bude jezdit o něco více kvalitnějších vlakových souprav vyššími rychlostmi po novém a kvalitním železničním svršku. Proto se negativní a pozitivní vlivy spíše vyrovnají a hlukové zatížení z logiky opatření mírně klesne, na hygienickou normu je však nutno instalovat ještě protihlukové stěny a někde i individuální protihluková opatření. V mnoha lokalitách se tak oproti současnosti hluková situace podstatně zlepší instalací protihlukových stěn, které jsou ve studii navrženy. Navíc opatření jsou navržena tak, aby vyhovovala i při zvýšení provozu příměstských vlaků v budoucnosti, jako u preferovaného způsobu hromadné dopravy občanů Středočeského kraje.</i>“</p> <p>Z akustického hlediska lze předpokládat, že vlivem optimalizace a modernizace železniční trati se akustická situace z provozu železniční dopravy nezhorší, spíše naopak. Ve fázi projektových příprav však musí být v každém stupni projektové dokumentace zpracováno aktuální akustické posouzení, které buď prokáže, nebo navrhne taková opatření, která zajistí, že provoz na železniční</p>

Indikátor	Popis
	<p>trati bude v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Vymezení změny č. Z 2909/00 navrhuje měnit rozsah funkčních ploch v okolí železniční tratě. Převážně jde o změny ploch na funkční plochu DZ (tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály). V některých případech jde o změny funkčních ploch, které z hlediska svého funkčního využití připouští umístění z akustického hlediska chráněných staveb nebo chráněných venkovních prostorů (např. SV, OB, SP). Tyto změny mají v rámci celé posuzované změny č. Z 2909/00 vždy lokální význam a jde o malé rozlohy měněných ploch (zhruba do 3850 m<sup>2</sup>). S ohledem na výše uvedené lze v souvislosti s těmito změnami ÚP SÚ hl. m. Prahy předpokládat mírně negativní vliv na akustickou situaci, a to v souvislosti s předpokládanou vyvolanou dopravou způsobenou těmito plochami. Vzhledem k situování těchto ploch v relativně blízké vzdálenosti k železniční trati je pro tyto plochy také nutno upozornit na případná rizika a uvést pro tyto plochy případná doporučení (viz následující odstavce).</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Na základě závěru k hlukové problematice uvedené v dokumentaci pro EIA optimalizace trati Praha Vysočany – Lysá nad Labem [34] (více viz výhledový stav v textu výše) se nepředpokládají žádná významná rizika. V rámci každého stupně projektové přípravy musí mít projekt zpracováno aktualizované akustické posouzení, které prokáže, že návrh trati a jeho předpokládaný provoz bude v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>U změny funkčních ploch, které z hlediska svého funkčního využití připouští umístění z akustického hlediska chráněných staveb nebo chráněných venkovních prostorů (např. SV, OB, SP) lze vzhledem k relativně blízké vzdálenosti k železniční trati předpokládat riziko překračování hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru nebo chráněném venkovním prostoru staveb z provozu železniční dopravy. Pro správný návrh takovéhoho území z akustického hlediska jsou v odstavci níže uvedena případná doporučení.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, která je limitem pro dané území, tzn. vypracovat akustické posouzení pro fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>U případného návrhu chráněných objektů v rámci lokálně měněných funkčních ploch provést návrh chráněných vnitřních prostorů významných z hlediska pronikání hluku zvenčí tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve</p>

Indikátor	Popis
	znění pozdějších předpisů. Správný návrh těchto prostor lze provést např. tak, že budou dispozičně umístěny na stranu objektu, která není vystavena nadlimitnímu hluku z provozu dopravy, nebo tak, že bude zajištěno větrání chráněných vnitřních prostor stavby jiným způsobem, než přímým přirozeným větráním okny. Pokud se v zájmovém území budou navrhovat chráněné venkovní prostory definované dle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (jde o nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť) bude nutné prověřit, jestli nejsou v těchto prostorech překračovány hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V případě nutnosti bude nezbytné zajistit protihlukovou ochranu těchto prostor (více viz kapitoly 4.2 a 4.5).
Návrh opatření	Respektovat výše uvedená doporučení.  Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.  Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz železniční dopravy a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.2, 4.5 a 4.6.
Závěr	Změna č. Z 2909/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

5.10. Změna č. Z 2920/00

Změna se nachází v městské části Praha – Dubeč, k. ú. Dubeč. Rozsah území dle zadání změny ÚP SÚ hl. m. Prahy je 1 702 m². Rozsah měněných ploch s rozdílným způsobem využití činí 736 m² a je zřejmý z níže uvedených obrázků. Posuzovaná změna navrhuje funkční plochu všeobecně obytná /OV/ místo funkční plochy zeleň městská a krajinná /ZMK/. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP.

Tabulka 10: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2920/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	Ve stávajícím stavu se v území projevuje hluk z provoz automobilové dopravy v ulici Starodubečská. Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikaci II. třídy.
	Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „ <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a> “. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.
	Vliv stávajícího provozu tramvajové, železniční a letecké dopravy je z hlediska akustické situace v území pro posuzovanou funkční plochu nevýznamný. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk). Stávající nejbližší železniční trať Praha-Uhřetěves – Praha-Hostivař se nachází ve vzdálenosti cca 1,85 km od posuzované funkční plochy. Stávající nejbližší tramvajová smyčka Praha-Hostivař se nachází ve vzdálenosti cca 3,5 km od posuzované funkční plochy.

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 20: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 21: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>

Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Vzhledem k plánované realizaci D0 (dříve ozn. SOKP) 511, jejíž umístění je plánováno cca 1,4 km východně od posuzované funkční plochy lze předpokládat, že dojde ke snížení dopravní zátěže v ulici Starodubečská a s tím související snížení akustické zátěže v území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky). Tento předpoklad je potvrzen v prognózách dopravní zátěže a vyhodnocení akustické situace provedených pro potřeby vyhodnocení dokumentace EIA záměru SOKP 511 (viz podklad [33]).</p> <p>V řešeném území je plánováno vymezení funkční plochy OV (všeobecně obytná – předpokládána je např. realizace rodinného domu) na místo funkční plochy ZMK (zeleň městská a krajinná). Z hlediska vlivu změny funkční plochy na okolí lze vlivem vymezení plochy OV očekávat oproti stavu beze změny ÚP SÚ hl. m. Prahy minimální navýšení dopravy na stávající infrastrukturu a lze také předpokládat minimální navýšení akustické zátěže z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí. Vzhledem k umisťování nových staveb je možné, že budou do území umisťovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p> <p>Funkční využití nově vymezené plochy připouští realizaci nových chráněných staveb do území. Vzhledem ke stávající akustické situaci v území je tato funkční plocha pro umisťování chráněných staveb vhodná. Navrhované chráněné objekty (např. obytné objekty) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p> <p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Vzhledem k situování posuzované změny se nepředpokládají zásadní rizika z hlediska akustické situace ve venkovním prostředí vymezené funkční plochy.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro stávající okolní chráněnou zástavbu</b></p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude</p>

Indikátor	Popis
	<p>řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a provést vyhodnocení akustické situace vůči hygienickým limitům v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umisťované do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro chráněné objekty a prostory navržené ve vymezené funkční ploše</b></p> <p>Navrhované chráněné objekty (např. obytné objekty) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2920/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>





5.11. Změna č. Z 2935/00

Změna se nachází v městské části Praha – Nedvězí, k. ú. Nedvězí u Říčan. Rozsah řešeného území je 8 072 m². Posuzovaná změna navrhuje funkční plochu všeobecně smíšená /SV/ místo funkční plochy sportu /SP/. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP.

Tabulka 11: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2935/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	Ve stávajícím stavu se v území projevuje hluk provoz automobilové dopravy v ulici Pánkova. Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikaci II. třídy.
	Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „ <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a> “. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.
	Vliv stávajícího provozu železniční a letecké dopravy je z hlediska akustické situace v území pro posuzovanou funkční plochu nevýznamný. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk). Stávající nejbližší železniční trať Praha-Uhřetěves – Praha-Hostivař se nachází ve vzdálenosti cca 1,38 km od posuzované funkční plochy. Hluk z tramvajového provozu se v posuzované lokalitě neprojevuje, neboť nejbližší stávající tramvajová smyčka Praha-Hostivař se nachází ve vzdálenosti cca 9,1 km od posuzované funkční plochy.

Indikátor	Popis
	<b>Obrázek 22: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b>
	
	Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a>
	<b>Obrázek 23: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b>
	
	Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a>

Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Vzhledem k plánované realizaci SOKP 511, jejíž umístění je plánováno cca 980 m západně od posuzované funkční plochy lze předpokládat, že dojde ke snížení dopravní zátěže v ulici Pánkova a s tím související snížení akustické zátěže v území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky). Tento předpoklad je potvrzen v prognózách dopravní zátěže a akustické situace provedených pro potřeby vyhodnocení dokumentace EIA záměru SOKP 511 (viz podklad [33]).</p> <p>V řešeném území je plánováno vymezení funkční plochy SV (všeobecně smíšená – předpokládán je např. rozvoj centra obce) namísto funkční plochy SP (sport). Z hlediska vlivu změny funkční plochy na okolí lze vlivem vymezení plochy SV místo plochy SP očekávat oproti stavu beze změny ÚP SÚ hl. m. Prahy navýšení dopravy na stávající infrastrukturu a lze také předpokládat navýšení akustické zátěže z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí. Vzhledem k umístění nových staveb je možné, že budou do území umístěny i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p> <p>Funkční využití nově vymezené plochy připouští realizaci nových chráněných staveb do území. Vzhledem ke stávající akustické situaci v území je tato funkční plocha pro umístění chráněných staveb vhodná. Navrhované chráněné objekty (např. obytné objekty, školská zařízení) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p> <p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Vzhledem k situování posuzované změny se nepředpokládají zásadní rizika z hlediska akustické situace ve venkovním prostředí vymezené funkční plochy.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro stávající okolní chráněnou zástavbu</b></p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p>

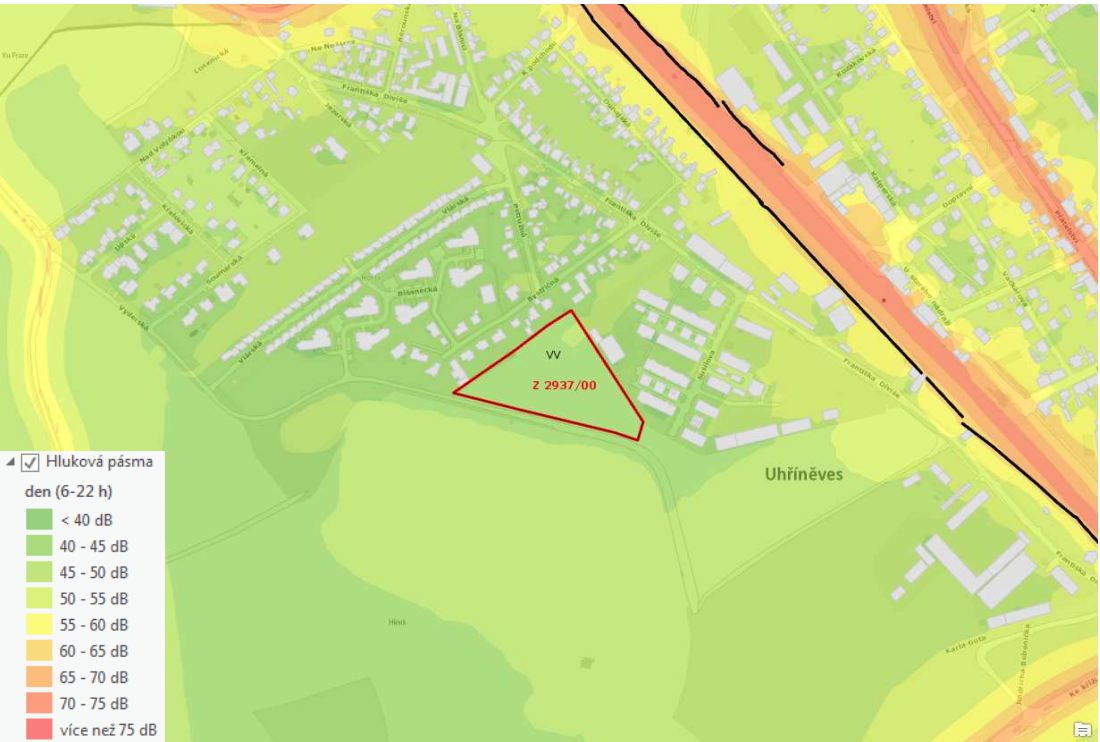
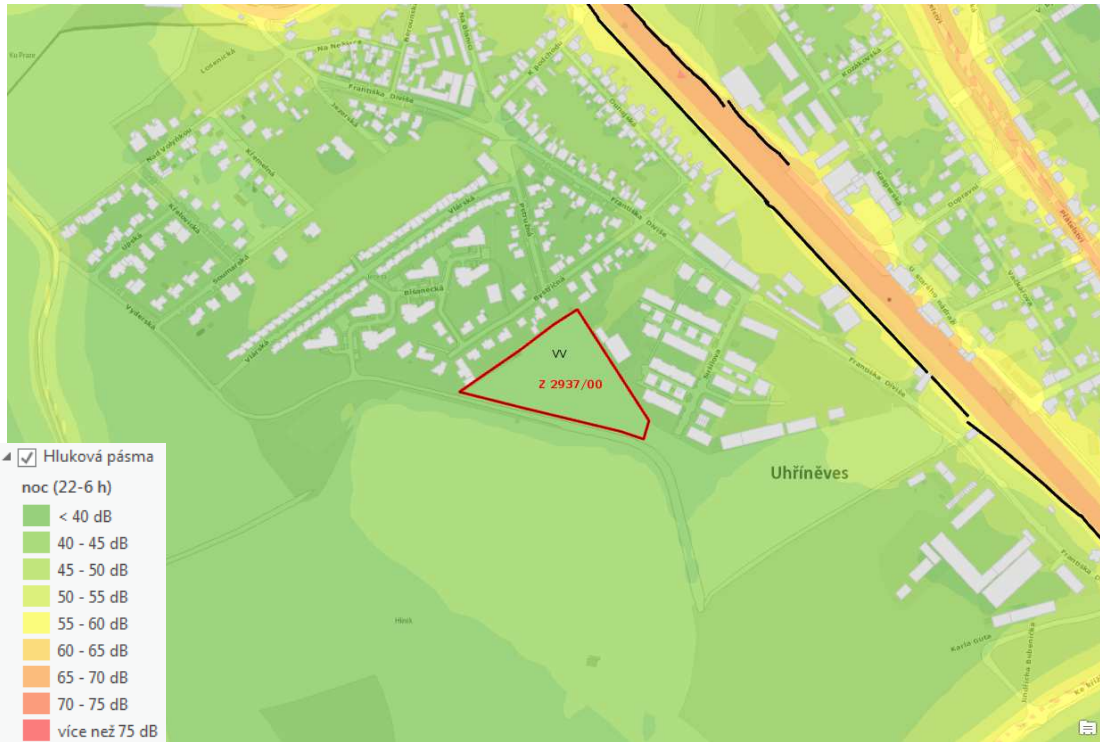
Indikátor	Popis
	<p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a provést vyhodnocení akustické situace vůči hygienickým limitům v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umístěvané do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro chráněné objekty a prostory navržené ve vymezené funkční ploše</b></p> <p>Navrhované chráněné objekty (např. obytné objekty) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2935/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>

5.12. Změna č. Z 2937/00

Změna se nachází v městské části Praha 22, k. ú. Uhříněves. Rozsah řešeného území je 15 802 m². Posuzovaná změna navrhuje funkční plochu veřejné vybavení /VV/ místo funkční plochy všeobecně smíšená /SV/ a izolační zeleň /IZ/. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP.

Tabulka 12: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2937/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	Ve stávajícím stavu se v území projevuje hluk provoz automobilové dopravy na stávajících místních komunikacích nižších tříd. Stávající nejbližší železniční trať Praha-Uhříněves – Praha-Hostivař se nachází ve vzdálenosti cca 250 m od posuzované funkční plochy. Ve vymezené funkční ploše lze očekávat vliv hluku z provozu na železniční trati v nižších hlukových pásmech.
	Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „ <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a> “. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.
	Vliv stávajícího provozu letecké dopravy je z hlediska akustické situace v území pro posuzovanou funkční plochu nevýznamný. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk). Hluk z tramvajového provozu se v posuzované lokalitě neprojevuje, neboť nejbližší stávající tramvajová smyčka Praha-Hostivař se nachází ve vzdálenosti cca 4,1 km od posuzované funkční plochy.

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 24: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 25: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>



Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>V řešeném území je plánováno vymezení funkční plochy VV (veřejné vybavení – předpokládána je např. realizace školy) na místo funkční plochy SV (všeobecně smíšená) a IZ (izolační zeleň). Z hlediska vlivu změny funkční plochy na okolí lze vlivem vymezení plochy VV místo plochy SV a IZ předpokládat, že oproti stavu beze změny ÚP SÚ hl. m. Prahy nedojde ke změně intenzit dopravy na stávající infrastruktuře, resp. lze očekávat mírný pokles generované dopravy z dotčené plochy. Z hlediska akustické zátěže z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí vlivem posuzované změny nedojde ke změně akustické situace, případně lze v návaznosti na pokles generované dopravy očekávat spíše mírné zlepšení akustické situace.</p> <p>Vzhledem k umístování nových staveb je možné, že budou do území umístovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p> <p>Funkční využití nově vymezené plochy připouští realizaci nových chráněných staveb do území. Vzhledem ke stávající akustické situaci v území je tato funkční plocha pro umístování chráněných staveb vhodná. Navrhované chráněné objekty (např. školská zařízení) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p> <p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Vzhledem k situování posuzované změny se nepředpokládají zásadní rizika z hlediska akustické situace ve venkovním prostředí vymezené funkční plochy.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro stávající okolní chráněnou zástavbu</b></p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na</p>

Indikátor	Popis
	<p>okolních pozemních komunikacích a provést vyhodnocení akustické situace vůči hygienickým limitům v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umístované do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro chráněné objekty a prostory navržené ve vymezené funkční ploše</b></p> <p>Navrhované chráněné objekty (např. obytné objekty) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2937/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>





5.13. Změna č. Z 2939/00

Změna se nachází v městské části Praha-Běchovice, k. ú. Běchovice. Rozsah řešeného území je 20 884 m<sup>2</sup>. Navrhovaná změna se nachází v bezprostřední blízkosti železniční trati č. 011 Praha – Kolín. Předmětem změny je realizace parkoviště P+R u budoucí železniční zastávky Praha – Běchovice střed. Posuzovaná změna navrhuje plochu tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály /DZ/ na úkor stávající plochy louky a pastviny /NL/, ve které je vymezena územní rezerva pro tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály /DZ/. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 *Vyhodnocení vlivu souboru vybraných celoměstsky významných změn vlny V ÚP SÚ hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území* (dále jen dokumentace VVURÚ CVZ vlny V). V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP SÚ hl. m. Prahy.

Tabulka 13: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2939/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	<p>Ve stávajícím stavu je v území zdrojem hluku zejména provoz automobilové dopravy v ulicích Českobrodská a Mladých Běchovic. Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikaci I. třídy, resp. ulice Mladých Běchovic II. třídy. Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „<a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a>“. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.</p> <p>Dále je v území zdrojem hluku provoz na železniční trati č. 010 Praha–Kolín. V rámci modernizace železniční tratě v úseku Praha-Libeň – Úvaly v roce 2015 byly instalovány protihlukové stěny přiléhající k obytné zástavbě Běchovic a byla vybudována zastávka Praha – Běchovice střed.</p> <p>K provozu dalších typů dopravy (tramvajové a letecké) lze konstatovat, že jsou v území pro danou funkční plochu z akustického hlediska nevýznamné. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, železniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).</p>

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 26: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 27: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>

Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Na základě dopravně inženýrských podkladů [17] a vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí v souladu s ÚP SÚ hl. m. Prahy lze předpokládat navýšení dopravní zátěže na komunikaci Mladých Běchovic a s tím související navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky). Výrazný pokles dopravní zátěže je ovšem možné očekávat na komunikaci Českobrodská z důvodu zprovoznění přeložky silnice I/12, která odvede značnou část tranzitní dopravy. Kumulativní vliv může nastat např. v souvislosti s vymezením změny č. Z 2940/00, která se nachází jižně od řešené změny ÚP SÚ hl. m. Prahy a přeskupuje plochu všeobecně smíšenou /SV/, všeobecně obytnou /OV/, plochu zeleň městskou a krajinnou /ZMK/ a nově vymezuje plochu veřejné vybavení /VV/ na úkor stávající plochy všeobecně smíšené /SV/, všeobecně obytné /OV/, a redukuje část plochy zeleň městská a krajinná /ZMK/. Více se lze o této změně dozvědět v kapitole 5.14.</p> <p>Zdrojem hluku ve vymezeném území změny ÚP SÚ hl. m. Prahy bude provoz automobilové dopravy v souvislosti s nově navrhovaným parkovištěm P+R u budoucí železniční zastávky Praha – Běchovice střed, který je výpočtově posouzen v kap. 5.13.1. Z výsledků výpočtů vyplývá, že při navrhovaném dopravním zatížení ve výhledovém stavu se změnou i beze změny budou dodrženy platné hygienické limity pro starou hlukovou zátěž z dopravy na pozemních komunikacích 70/60 dB v denním/nočním období, příp. limit pro hluk z dopravy na místních komunikacích I. a II. třídy 60 dB v denním období. Zároveň bylo prokázáno, že nedochází ke zhoršení akustické situace v případě změny ÚP SÚ hl. m. Prahy č. 2939/00.</p> <p>Dále bude v území zdrojem hluku provoz na železniční trati č. 010 Praha–Kolín.</p> <p>K provozu dalších typů dopravy (tramvajové a letecké) lze i ve výhledovém stavu konstatovat, že jsou z hlediska akustické situace v území pro danou funkční plochu nevýznamné. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, železniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).</p> <p>Výstavba parkoviště P+R v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Dle kontrolního výpočtu hluku ze silniční dopravy by při navrhovaném dopravním zatížení ve výhledovém stavu se změnou měly být dodrženy platné hygienické limity pro starou hlukovou zátěž z dopravy na pozemních komunikacích 70/60 dB v denním/nočním období, příp. limit pro hluk z dopravy na místních komunikacích I. a II. třídy 60 dB v denním období. V případě, že by v dalších stupních projektových příprav vstupovaly do detailních akustických výpočtů vyšší intenzity silniční dopravy, bude nezbytné případně navrhnout taková akustická opatření, která zajistí dodržení platných hygienických limitů.</p> <p>Prověření staré hlukové zátěže, a s tím související možnost použití limitu hluku 70/60 dB v denním/nočním období, se dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů) musí provádět vždy v době projektových příprav posuzovaných záměrů.</p>

Indikátor	Popis
	<p>Hluk z výstavby parkoviště P+R, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Kumulativní vliv může nastat např. v souvislosti s vymezením změny č. Z 2940/00, která se nachází jižně od řešené změny ÚP SÚ hl. m. Prahy a přeskupuje plochu všeobecně smíšenou /SV/, všeobecně obytnou /OV/, plochu zeleň městskou a krajinnou /ZMK/ a nově vymezuje plochu veřejné vybavení /VV/ na úkor stávající plochy všeobecně smíšené /SV/, všeobecně obytné /OV/, a redukuje část plochy zeleň městská a krajinná /ZMK/. Více se lze o této změně dozvědět v kapitole 5.14. Kumulativní vliv změny č. Z 2939/00 a č. Z 2940/00 na akustickou situaci v území se může projevit vlivem stavební činnosti a nově navrženého provozu ve vymezených funkčních plochách (hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk z provozu dopravy na pozemních komunikacích).</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Vymezená změna navrhuje funkční využití, u kterého se nepředpokládá umístění nových chráněných staveb nebo chráněných venkovních prostorů do území.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, která je limitem pro dané území, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu řešené změny ve vymezené funkční ploše znovu prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a možnost použití limitu staré hlukové zátěže 70/60 dB v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umístěované do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu parkoviště P+R a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Kumulativní vlivy sledovat i ve fázi dalších projektových příprav záměru v souvislosti s vymezením změny č. Z 2940/00, která se nachází jižně od řešené změny ÚP. Kumulativní vliv změny č. Z 2939/00 a č. Z 2940/00 na akustickou situaci v území sledovat ve fázi výstavby</p>



Indikátor	Popis
	a provozu ve vymezených funkčních plochách (hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk z provozu dopravy na pozemních komunikacích).
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy a hluku z výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2939/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>

5.13.1. Kontrolní výpočet hluku z provozu silniční dopravy

Vstupní podklady výpočtu

Podkladem pro výpočet akustické situace z automobilového provozu v předmětném území byly dopravně inženýrské podklady IPR Praha pro „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro změnu platného ÚP hl. m. Prahy č. Z 2939/00 realizace parkoviště P+R u budoucí železniční zastávky Praha – Běchovice střed“ [17]. Intenzity dopravy použité pro kontrolní výpočet jsou uvedeny na Obrázek 28 až Obrázek 31.

Podíl nočních intenzit dopravy byl na jednotlivých úsecích stanoven z podkladu TSK hl. m. Prahy [28].

Povrchy komunikací byly v řešeném území stanoveny na základě dostupných podkladů v souladu s TP 219 [7] a Manuálem 2011 [4].

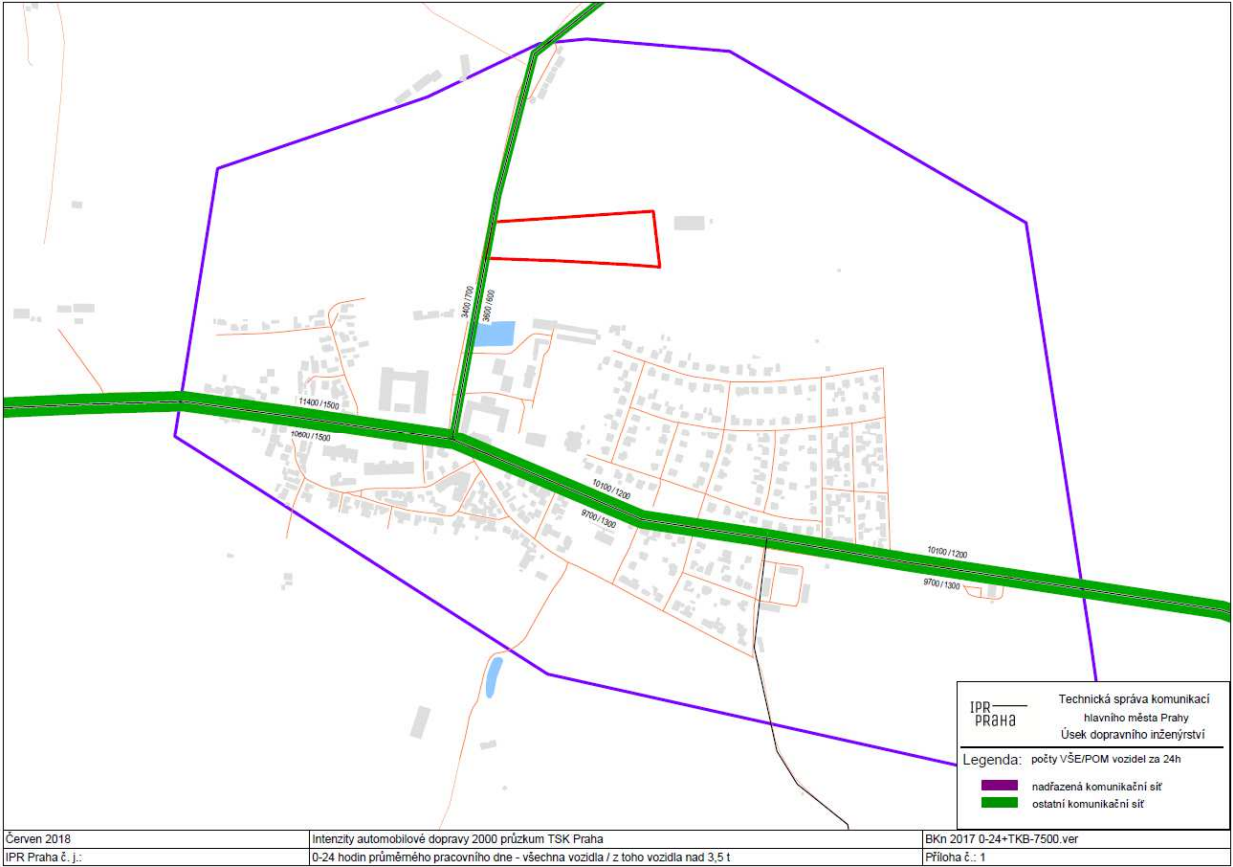
Rychlost silničních motorových vozidel na jednotlivých úsecích komunikací byla ve výpočtu uvažována na základě nejvyšší dovolené rychlosti v souladu s TP 219 [7] a Manuálem 2011 [4].

Zatřídění komunikací bylo provedeno na základě podkladu IPR hl. m. Prahy [21].

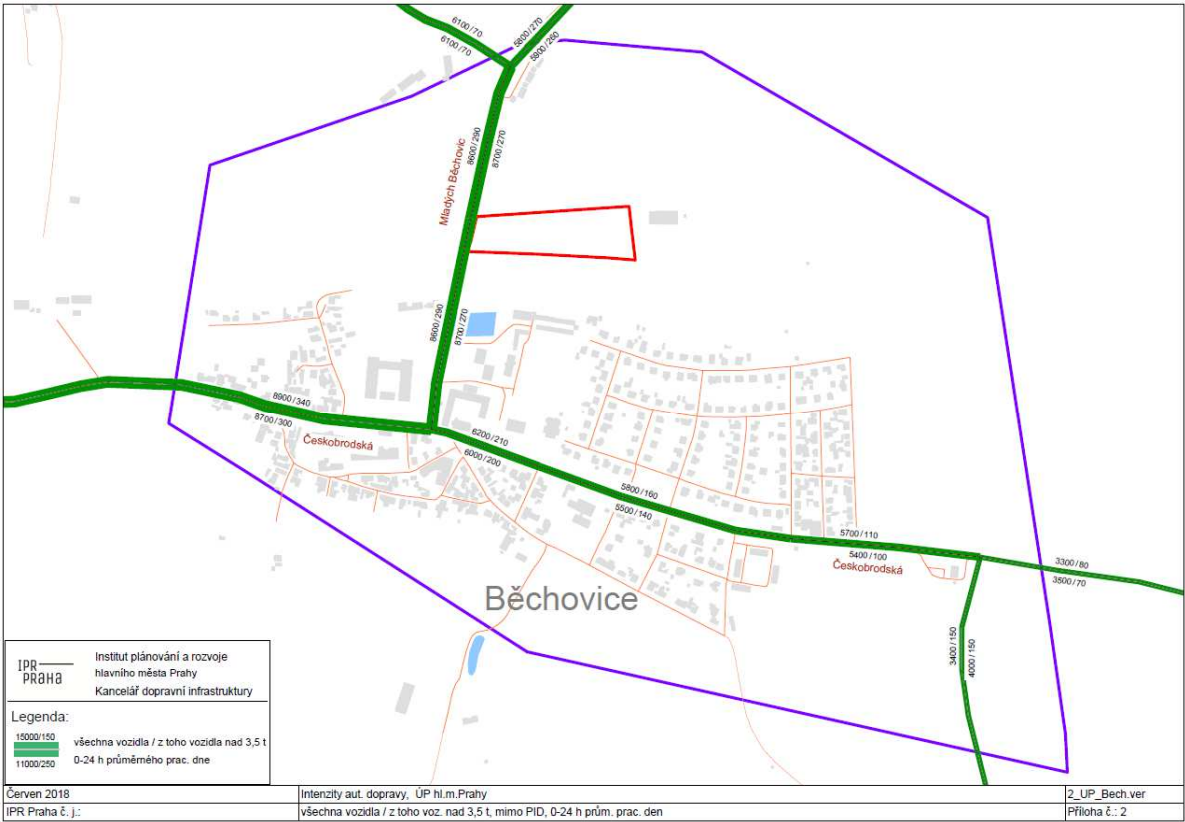
Sklonové a výškové poměry komunikací byly generovány výpočtovým softwarem automaticky na základě podkladu [19].

Další vstupní podklady a parametry jsou uvedené v kap. 3.3.

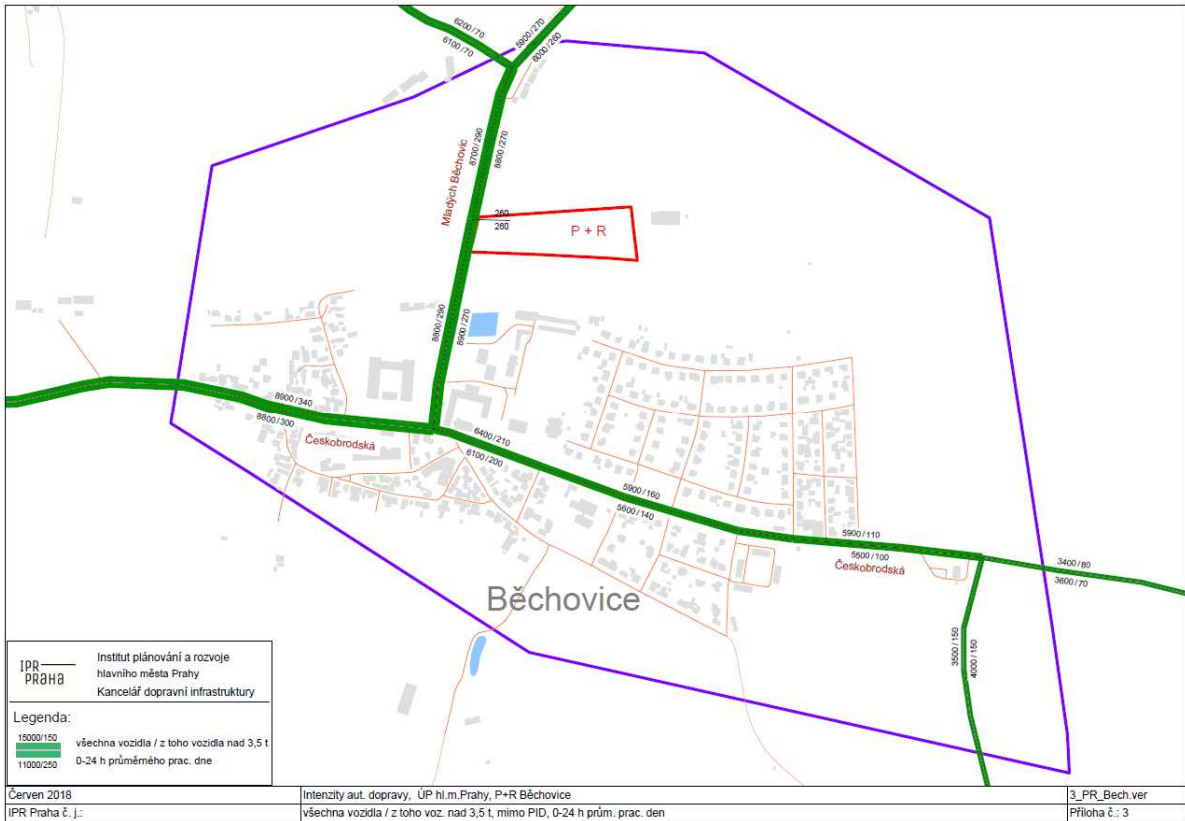
Obrázek 28: Intenzity dopravy ve sledovaném území použité ve výpočtu pro stav v roce 2000



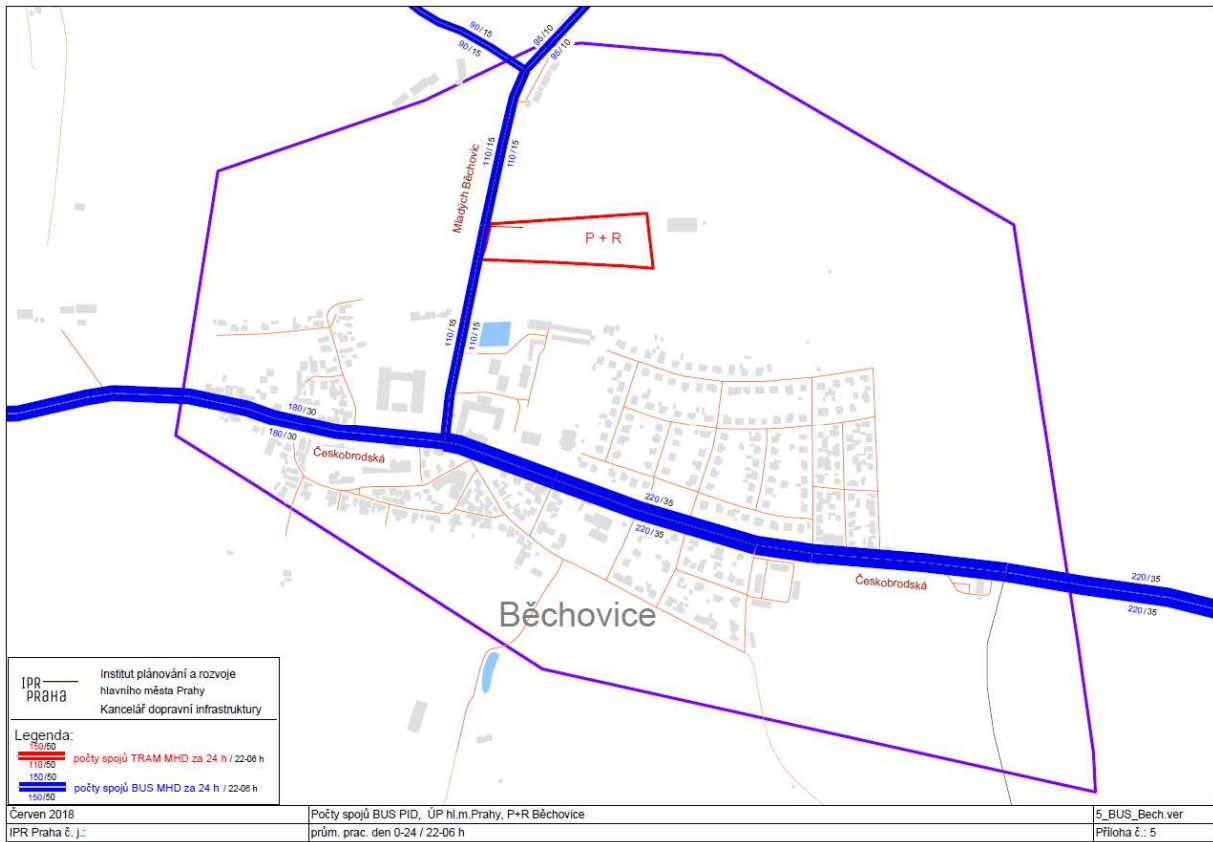
Obrázek 29: Intenzity dopravy ve sledovaném území použité ve výpočtu pro stav naplnění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy bez změny č. 2939/00



Obrázek 30: Intenzity dopravy ve sledovaném území použité ve výpočtu pro stav naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy se změnou č. 2939/00



Obrázek 31: Počty spojů MHD ve sledovaném území použité ve výpočtu pro všechny stavy

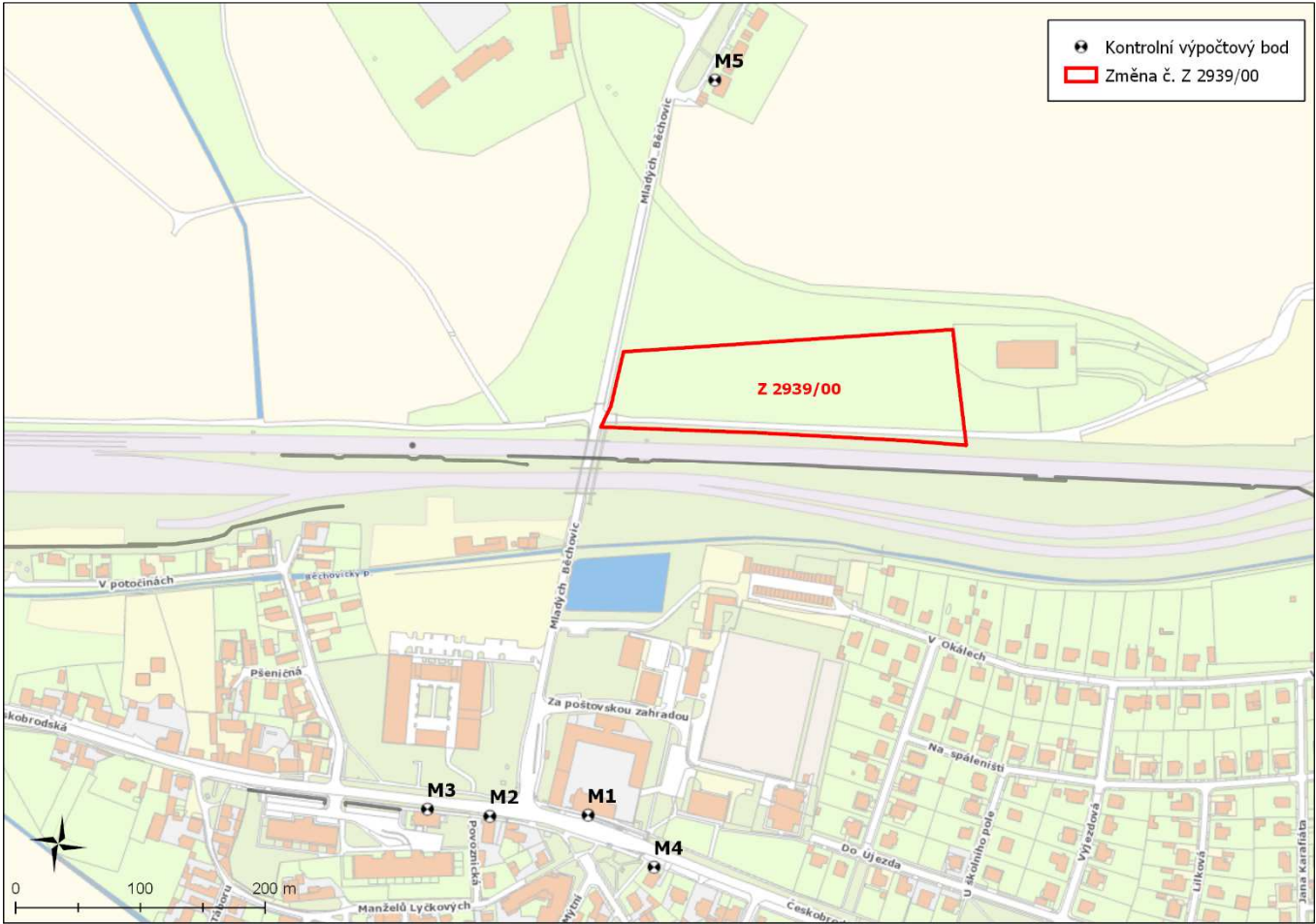


### Výsledky výpočtu a vyhodnocení

Akustická situace v okolí navrhované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy byla posouzena pomocí kontrolních výpočtových (imisních) bodů. Výpočtové body byly umístěny ve vzdálenosti 2 m od fasády vybraných chráněných staveb nacházejících se nejbližší v okolí komunikace Českobrodská a Mladých Běchovic. Situace umístění kontrolních výpočtových bodů je patrná z následujícího obrázku. Popis výpočtových bodů je uveden v Tab. 1. Způsob využití objektu byl zjišťován na základě informací z RÚIAN [24] k červnu 2018. Výsledky výpočtu jsou uvedeny v Tab. 2.

V rámci výpočtu byl proveden průkaz použití hygienického limitu staré hlukové zátěže, dle NV č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, který ve všech výpočtových bodech prokázal možnost použití hygienického limitu 70/60 dB, vyjma výpočtového bodu M5 v denní době, kde je možné použít hygienický limit 60 dB.

Obrázek 32: Situace umístění kontrolních výpočtových bodů



Podkladová mapa: IPR Praha, 2018

Tab. 3: Specifikace umístění kontrolních výpočtových bodů

Výpočtový bod	Výšky bodů nad terénem (m)	Adresa	Způsob využití dle RÚIAN
M1	6	Českobrodská 1	jiná stavba
M2	6	Českobrodská 53	rodinný dům
M3	6	Českobrodská 8	rodinný dům
M4	6	Českobrodská 202	rodinný dům
M5	6	Mladých Běchovic 252	bytový dům



Tab. 4: Výsledky výpočtu  $L_{Aeq,T}$  z provozu silniční dopravy bez a se změnou Z 2939/00

Výpočtový bod	Výšky bodů nad terénem (m)	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ [dB]				Hygienický limit [dB]	
		Platný ÚP		ÚP se změnou 2939/00			
		Denní doba (6–22 h)	Noční doba (22–6 h)	Denní doba (6–22 h)	Noční doba (22–6 h)	Denní doba (6–22 h)	Noční doba (22–6 h)
M1	6	64,0	56,6	64,0	56,6	70	60
M2	6	66,4	59,4	66,4	59,4	70	60
M3	6	66,2	59,2	66,2	59,2	70	60
M4	6	63,3	56,0	63,3	56,0	70	60
M5	6	59,9	53,1	59,9	53,1	60	60

Vyhodnocení

V horizontu naplnění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a platného ÚP se změnou č. 2939/00 se v denní době vypočtené hodnoty  $L_{Aeq,T}$  z provozu silniční dopravy pohybují v intervalu 59,9–66,4 dB a v noční době se vypočtené hodnoty pohybují v intervalu 53,1–59,4 dB.

Výpočet akustické situace ve výhledovém stavu se změnou i beze změny prokázal dodržení platných hygienických limitů hluku ze silniční dopravy v denní i noční době a zároveň prokázal, že nedochází ke zhoršení akustické situace v případě provedení změny ÚP SÚ hl. m. Prahy č. 2939/00.


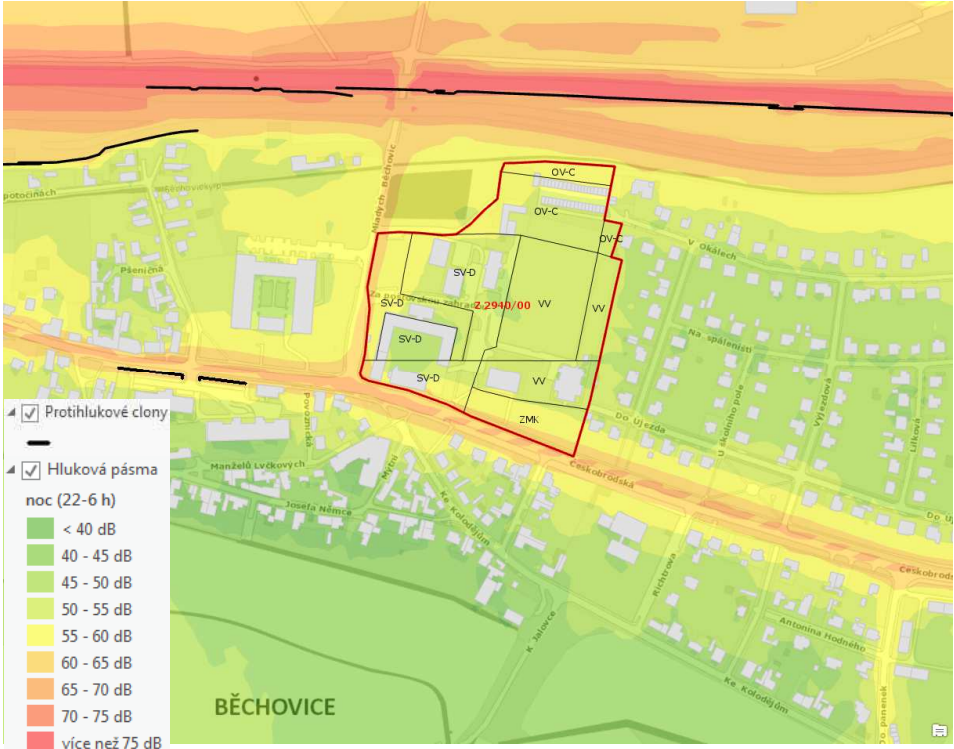


5.14. Změna č. Z 2940/00

Změna se nachází v městské části Praha – Běchovice, k. ú. Běchovice. Rozsah řešeného území je 44 903 m<sup>2</sup>. Předmětem změny je nové urbanistické řešení centrální části MČ Praha – Běchovice pro veřejnou vybavenost a smíšenou výstavbu. Posuzovaná změna přeskupuje plochu všeobecně smíšenou /SV/, všeobecně obytnou /OV/, plochu zeleň městskou a krajinnou /ZMK/ a nově vymezuje plochu veřejné vybavení /VV/ na úkor stávající plochy všeobecně smíšené /SV/, všeobecně obytné /OV/ a redukuje část plochy zeleň městská a krajinná /ZMK/ s cílem dosáhnout nové urbanistické řešení centrální části MČ a umístění veřejného vybavení na pozemcích ve vlastnictví hl. m. Prahy svěřených do správy MČ Praha – Běchovice. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP.

Tabulka 14: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2940/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	Ve stávajícím stavu je v území zdrojem hluku zejména provoz automobilové dopravy v ulicích Českobrodská a Mladých Běchovic. Z hlediska zařídění komunikací jde o místní komunikaci I. třídy, resp. ulice Mladých Běchovic je místní komunikace II. třídy. Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „ <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a> “. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.
	Dále je v území zdrojem hluku provoz na železniční trati č. 010 Praha–Kolín. V rámci modernizace železniční tratě v úseku Praha-Libeň – Úvaly byly v roce 2015 instalovány protihlukové stěny přiléhající k obytné zástavbě Běchovic a byla vybudována zastávka Praha – Běchovice střed.
	Z hlediska provozu dalších typů dopravy (tramvajové a letecké) lze konstatovat, že jsou z hlediska akustické situace v území pro danou funkční plochu nevýznamné. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, železniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 33: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p><i>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></i></p> <p><b>Obrázek 34: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p><i>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></i></p>

Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>V řešeném území je plánováno přeskupení ploch SV, OV a ZMK a nově vymezuje plochu VV na úkor stávající plochy SV, OV a ZMK. Z hlediska vlivu změny funkční plochy na okolí lze vlivem vymezení plochy VV místo plochy SV, OV a ZMK předpokládat, že oproti stavu bez změny ÚP SÚ hl. m. Prahy nedojde vlivem změny k výraznému navýšení intenzit dopravy na stávající infrastrukturu. Z hlediska akustické zátěže z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí vlivem posuzované změny nedojde k zásadní změně akustické situace.</p> <p>Na základě dopravně inženýrských podkladů [17] a vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí v souladu s ÚP SÚ hl. m. Prahy lze předpokládat navýšení dopravní zátěže na komunikaci Mladých Běchovic a s tím související navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky). Výrazný pokles dopravní zátěže je možné očekávat na komunikaci Českobrodská z důvodu zprovoznění přeložky silnice I/12, která odvede značnou část tranzitní dopravy. Kumulativní vliv může nastat např. v souvislosti s vymezením změny č. Z 2939/00, která se nachází severně od řešené změny ÚP SÚ hl. m. Prahy a jejímž předmětem je realizace parkoviště P+R u budoucí železniční zastávky Praha – Běchovice střed. Více se lze o této změně dozvědět v kapitole 5.13.</p> <p>Vzhledem k umístování nových staveb je možné, že budou do území umístovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p> <p>Funkční využití nově vymezených ploch připouští realizaci nových chráněných staveb do území. Vzhledem ke stávající akustické situaci v území je tato funkční plocha pro umístování chráněných staveb vhodná. Navrhované chráněné objekty ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Dle hlukových map z provozu pozemní dopravy ve stavu 2016 (viz předešlé obrázky) jsou v okolí stávajících pozemních komunikací překračovány hygienické limity hluku z provozu silniční dopravy na místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB v denním/nočním období. Nejbližší od posuzované změny funkčních ploch tato situace nastává u chráněné zástavby při komunikacích Mladých Běchovic a Českobrodská. Prověření staré hlukové zátěže, a s tím související možnost použití hygienického limitu hluku 70/60 dB v denním/nočním období, se dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů) musí provádět vždy v době projektových příprav posuzovaných záměrů. Z hlediska posouzení obslužné dopravy záměru nelze bez detailního akustického posouzení zcela vyloučit, že vlivem provozu záměru nedojde k navýšení dopravy na stávajících pozemních komunikacích a tím i k navýšení akustické situace u stávajících chráněných staveb (případně chráněného venkovního prostoru), což by mohlo vést v některých případech k dalšímu navýšení hluku v místech, kde již může být překračován příslušný hygienický limit hluku. V případě, že by v dalších stupních projektových příprav detailní akustické výpočty</p>

Indikátor	Popis
Doporučení	<p>uvedenou skutečnost potvrdily, bude nezbytné případně navrhnout taková akustická opatření, která zajistí nenavýšení hluku vlivem posuzované změny.</p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p> <p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Kumulativní vliv může nastat např. v souvislosti s vymezením změny č. Z 2939/00, která se nachází severně od řešené změny ÚP SÚ hl. m. Prahy a jejímž předmětem je realizace parkoviště P+R u budoucí železniční zastávky Praha – Běchovice střed. Více se lze o této změně dozvědět v kapitole 5.13. Kumulativní vliv změny č. Z 2940/00 a č. Z 2939/00 na akustickou situaci v území se může projevit vlivem stavební činnosti a nově navrženého provozu ve vymezených funkčních plochách (hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk z provozu dopravy na pozemních komunikacích).</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Pro chráněnou zástavbu a chráněné prostory navržené ve vymezené funkční ploše č. Z 2940/00 je zde vzhledem k provozu na komunikacích Mladých Běchovic a Českobrodská riziko překračování hygienických limitů hluku ze silniční dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru. Pro správný návrh v území z akustického hlediska bude nutné dbát na doporučení a protihluková opatření uvedená dále v předloženém dokumentu.</p>
	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro stávající okolní chráněnou zástavbu</b></p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a provést vyhodnocení akustické situace vůči hygienickým limitům v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umístované do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk</p>

Indikátor	Popis
	<p>s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Kumulativní vlivy sledovat i ve fázi dalších projektových příprav záměru v souvislosti s vymezením změny č. Z 2939/00, která se nachází severně od řešené změny ÚP. Kumulativní vliv změny č. Z 2940/00 a č. Z 2939/00 na akustickou situaci v území sledovat ve fázi výstavby a provozu ve vymezených funkčních plochách (hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk z provozu dopravy na pozemních komunikacích).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro chráněné objekty a prostory navržené ve vymezené funkční ploše</b></p> <p>Vzhledem k tomu, že ve stávající akustické situaci z provozu dopravy jsou ve vymezené funkční ploše překračovány hygienické limit hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, se doporučuje u chráněných objektů provést návrh chráněných vnitřních prostorů významných z hlediska pronikání hluku zvenčí tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Správný návrh těchto prostor lze provést např. tak, že budou dispozičně umístěny na stranu objektu, která není vystavena nadlimitnímu hluku z provozu na pozemní komunikaci nebo tak, že bude zajištěno větrání chráněných vnitřních prostorů stavby jiným způsobem než přímým přirozeným větráním okny. Pokud se v zájmovém území budou navrhovat chráněné venkovní prostory definované dle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (jde např. o nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci) bude nutné prověřit, jestli nejsou v těchto prostorech překračovány hygienické limity hluku ze silniční dopravy dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V případě nutnosti bude nezbytné zajistit protihlukovou ochranu těchto prostor (více viz kapitola 4.1).</p>
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4, 4.5 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2940/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>

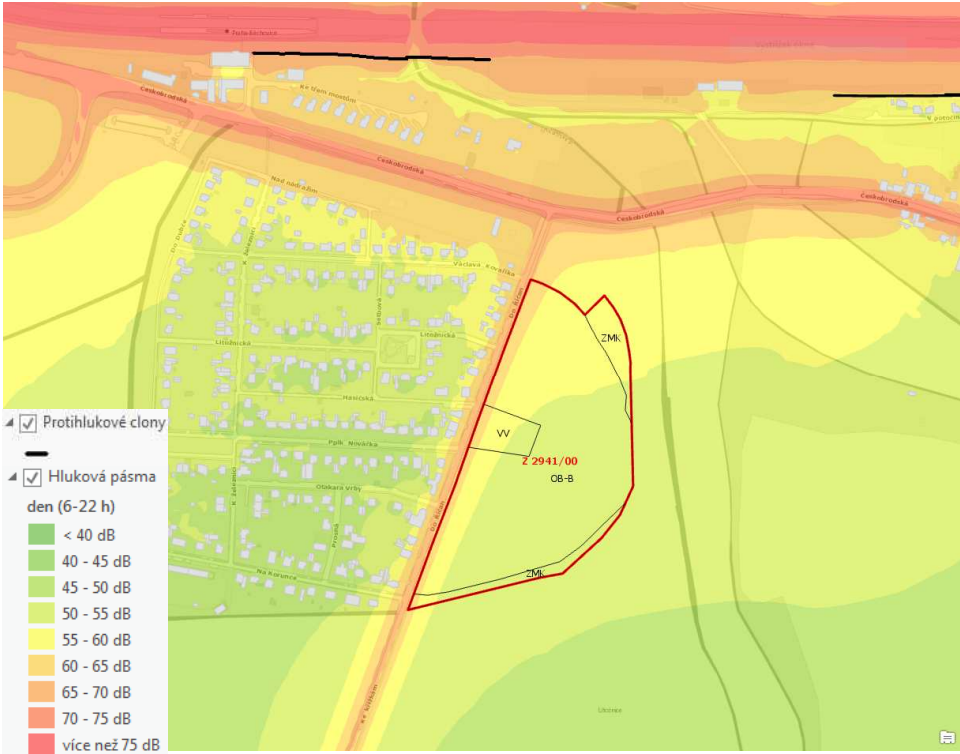
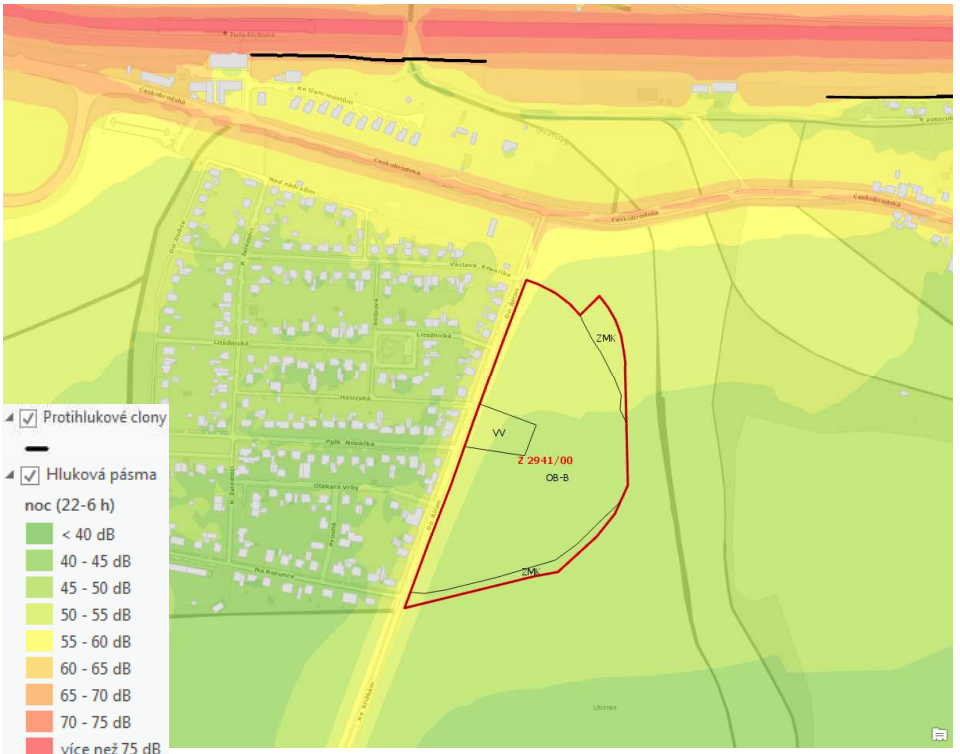


5.15. Změna č. Z 2941/00

Změna se nachází v městské části Praha – Běchovice, k. ú. Běchovice. Rozsah řešeného území je 74 878 m². Předmětem změny je nové urbanistické řešení lokality a snížení hustoty její zastavěnosti. Posuzovaná změna přeskupuje plochy čistě obytné /OB-C/ a zeleň městská a krajinná /ZMK/, ruší plochy všeobecně obytné /OV/, všeobecně smíšené /SV/ a plochy sportu /SP/, a nahrazuje je souvislou plochou /OB–B/. Plovoucí značku veřejné vybavení /VV/ nahrazuje plochou pro veřejné vybavení /VV/ umístěnou ke středu plochy /OB/ z důvodu nového urbanistického řešení lokality a potřeby snížení hustoty zastavěnosti. Pro plochu /OB/ se určuje kód míry využití území /B/, který odpovídá rodinné zástavbě. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP.

Tabulka 15: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2941/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	<p>Ve stávajícím stavu je v území zdrojem hluku zejména provoz automobilové dopravy v ulicích Českobrodská a Do Říčan. Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikaci I. třídy, resp. ulice Do Říčan je místní komunikací II. třídy. Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „<a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a>“. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.</p> <p>Dále je v území zdrojem hluku provoz na železniční trati č. 010 Praha–Kolín. Modernizace železniční tratě v úseku Praha-Libeň – Úvaly proběhla v roce 2015.</p> <p>Z hlediska provozu dalších typů dopravy (tramvajové a letecké) lze konstatovat, že jsou z hlediska akustické situace v území pro danou funkční plochu nevýznamné. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, železniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).</p>

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 35: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 36: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>



Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>V řešeném území je plánováno přeskupení ploch OB a nově vymezuje plochu VV na úkor stávající plochy SV, OV, ZMK a OB. Z hlediska vlivu změny funkční plochy na okolí lze vlivem vymezení plochy VV místo plochy SV, OV, ZMK a OB předpokládat, že oproti stavu beze změny ÚP SÚ hl. m. Prahy nedojde vlivem změny k výraznému navýšení, ani k poklesu intenzit dopravy na stávající infrastruktuře. Z hlediska akustické zátěže z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí vlivem posuzované změny nedojde k zásadní změně akustické situace.</p> <p>Vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí v souladu s ÚP SÚ hl. m. Prahy lze předpokládat navýšení dopravní zátěže na pozemních komunikacích a s tím související navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky). Výrazný pokles dopravní zátěže je možné očekávat na komunikaci Českobrodská z důvodu zprovoznění přeložky silnice I/12, která odvede značnou část tranzitní dopravy na novou komunikaci v jižní části řešeného území.</p> <p>Vzhledem k umístování nových staveb je možné, že budou do území umístovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p> <p>Funkční využití nově vymezených ploch připouští realizaci nových chráněných staveb do území. Vzhledem ke stávající akustické situaci v území je tato funkční plocha pro umístování chráněných staveb vhodná. Navrhované chráněné objekty ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Dle hlukových map z provozu pozemní dopravy ve stavu 2016 (viz předešlé obrázky) jsou v okolí stávajících pozemních komunikací překračovány hygienické limity hluku z provozu silniční dopravy na místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB v denním/nočním období. Nejblíže od posuzované změny funkčních ploch tato situace nastává u chráněné zástavby při komunikacích Českobrodská a Do Říčan. Prověření staré hlukové zátěže, a s tím související možnost použití limitu hluku 70/60 dB v denním/nočním období, se dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů) musí provádět vždy v době projektových příprav posuzovaných záměrů. Z hlediska posouzení obslužné dopravy záměru nelze bez detailního akustického posouzení zcela vyloučit, že vlivem provozu záměru nedojde k navýšení dopravy na stávajících pozemních komunikacích a tím i k navýšení akustické situace u stávajících chráněných staveb (případně chráněného venkovního prostoru), což by mohlo vést v některých případech k dalšímu navýšení hluku v místech, kde již může být překračován příslušný hygienický limit hluku. V případě, že by v dalších stupních projektových příprav detailní akustické výpočty uvedenou skutečnost potvrdily, bude nezbytné případně navrhnout taková akustická opatření, která zajistí nenavýšení hluku vlivem posuzované změny.</p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB</p>

Indikátor	Popis
Doporučení	<p>v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p> <p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Pro chráněnou zástavbu a chráněné prostory navržené ve vymezené funkční ploše č. Z 2941/00 je zde vzhledem k provozu na komunikacích Českobrodská a Do Říčan riziko překračování hygienických limitů hluku ze silniční dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru. Pro správný návrh zástavby v území z akustického hlediska bude nutné dbát na doporučení a protihluková opatření uvedená dále v předloženém dokumentu.</p>
	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro stávající okolní chráněnou zástavbu</b></p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a provést vyhodnocení akustické situace vůči hygienickým limitům v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů)</p> <p>Stacionární zdroje hluku umístované do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro chráněné objekty a prostory navržené ve vymezené funkční ploše</b></p> <p>Vzhledem k tomu, že ve stávající akustické situaci z provozu dopravy jsou ve vymezené funkční ploše překračovány hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, se doporučuje u chráněných objektů provést návrh chráněných vnitřních prostorů významných z hlediska pronikání hluku zvenčí tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Správný návrh těchto prostor lze provést např. tak, že budou dispozičně umístěny na stranu objektu, která není vystavena</p>

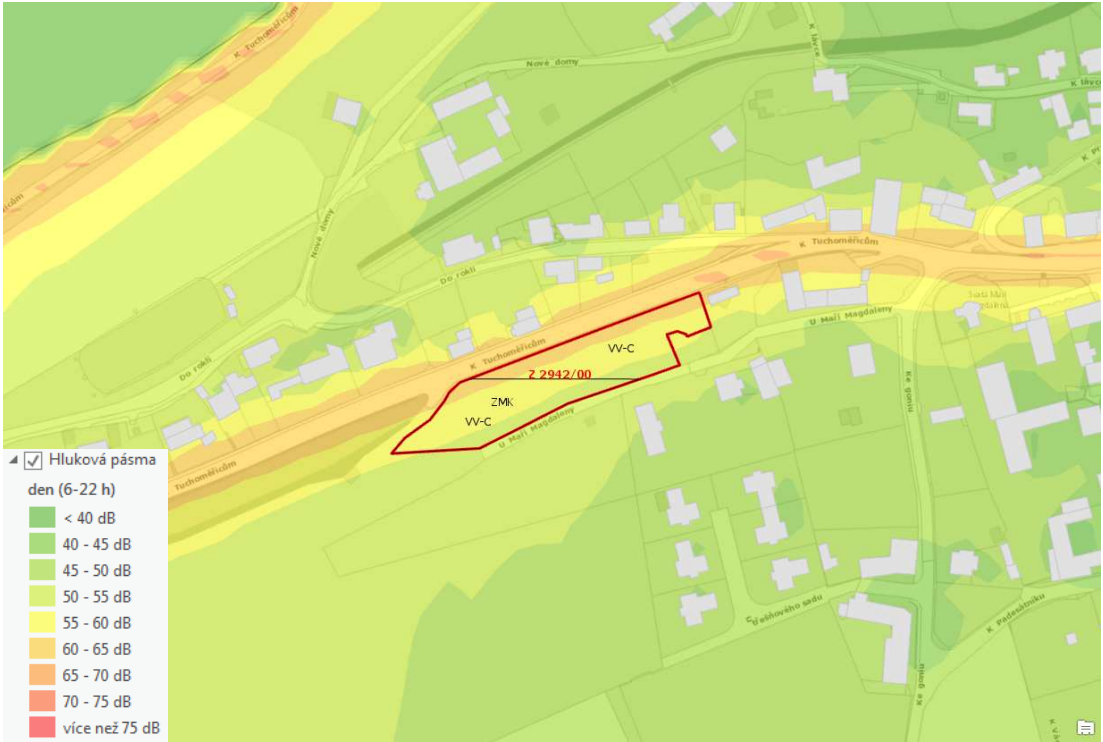
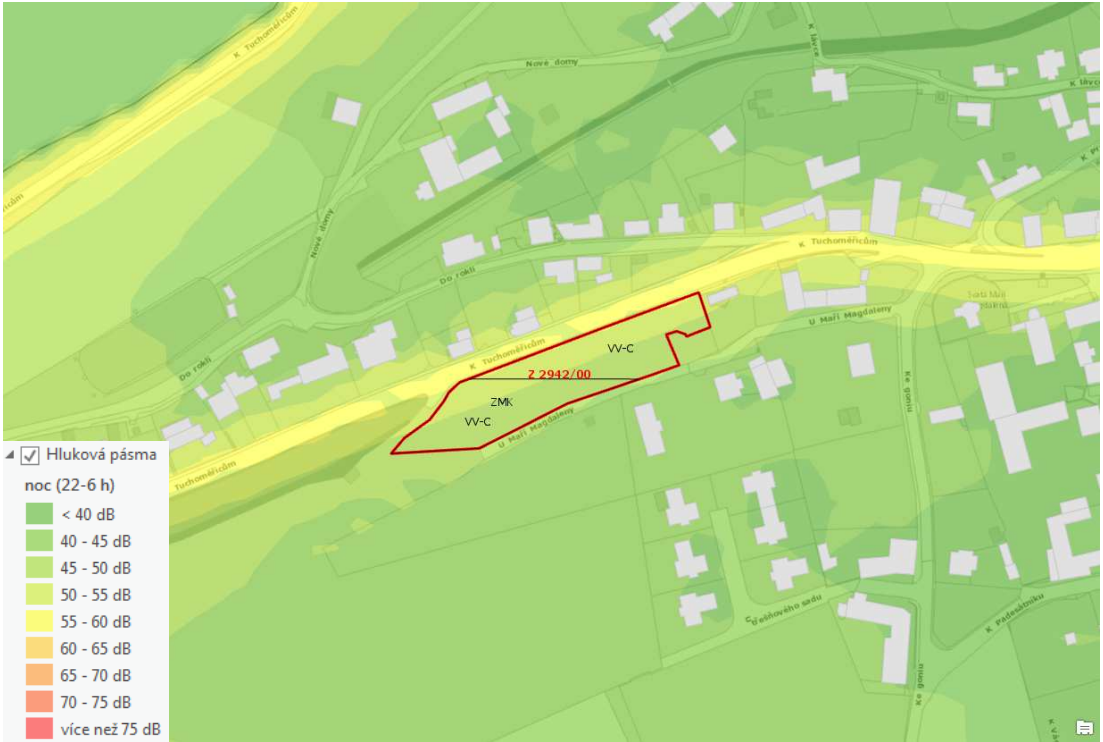
Indikátor	Popis
	nadlimitnímu hluku z provozu na pozemní komunikaci nebo tak, že bude zajištěno větrání chráněných vnitřních prostorů stavby jiným způsobem než přímým přirozeným větráním okny. Pokud se v zájmovém území budou navrhovat chráněné venkovní prostory definované dle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (jde např. o nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci) bude nutné prověřit, jestli nejsou v těchto prostorech překračovány hygienické limity hluku ze silniční dopravy dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V případě nutnosti bude nezbytné zajistit protihlukovou ochranu těchto prostor (více viz kapitola 4.1).
Návrh opatření	Respektovat výše uvedená doporučení.  Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.  Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4, 4.5 a 4.6.
Závěr	Změna č. Z 2941/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

5.16. Změna č. Z 2942/00

Změna se nachází v městské části Praha – Přední Kopanina, k. ú. Přední Kopanina. Rozsah řešeného území je 3 447 m². Posuzovaná změna navrhuje funkční plochu veřejné vybavení /VV/ a parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/ místo funkční plochy izolační zeleně /IZ/. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP.

Tabulka 16: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2942/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	Ve stávajícím stavu je v území hlavním zdrojem hluku provoz automobilové dopravy v ulici K Tuchoměřicům. Z hlediska zatřídění jde o místní komunikaci II. třídy. Z akustického hlediska se ve vymezené funkční ploše dále projevuje vliv leteckého provozu. Vymezená funkční plocha se nachází v ochranném hlukovém pásmu Letiště Václava Havla Praha.
	Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „ <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a> “. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.
	Vliv stávajícího provozu železniční a tramvajové dopravy je z hlediska akustické situace v území pro posuzovanou funkční plochu nevýznamný. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, letecký provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 37: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 38: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>

Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí lze předpokládat navýšení dopravní zátěže na pozemních komunikacích a s tím související navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky).</p> <p>Dále bude v území zdrojem hluku letový provoz. Dle dostupných informací [29] o hluku z leteckého provozu Letiště Praha lze předpokládat, že v cílovém stavu s dvojicí paralelních RWY 06R/24L dojde v posuzované funkční ploše ke zvýšení akustické zátěže z letového provozu oproti stávajícímu stavu.</p> <p>V řešeném území je plánováno vymezení funkční plochy VV (veřejné vybavení) na místo funkční plochy SV (všeobecně smíšená) a ZMK (zeleň městská a krajinná). Z hlediska vlivu změny funkční plochy na okolí lze vlivem vymezení plochy VV očekávat oproti stavu bez změny ÚP SÚ hl. m. Prahy další navýšení intenzit dopravy na stávající infrastrukturu a lze také předpokládat navýšení akustické zátěže z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí. Vzhledem k umístování nových staveb je možné, že budou do území umístovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p> <p>Funkční využití nově vymezené plochy VV připouští realizaci nových chráněných staveb do území (např. pro školství a vzdělávání, pro zdravotnictví a sociální péči). Vzhledem ke stávající akustické situaci v území a platné legislativě je umístování chráněných staveb v této funkční ploše možné, ale je nutné dbát na níže uvedená doporučení (více viz rizika a doporučení v odstavcích níže). Bude nutné dbát na dodržení hygienického limitu hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb. Pro umístování chráněných venkovních prostorů se vzhledem k akustické zátěži území tato plocha jeví jako nevhodná. Případně navrhované chráněné objekty a venkovní prostory ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Případná rizika pro realizaci těchto staveb nebo venkovních prostorů jsou uvedena v následujícím odstavci.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Vliv změny č. Z 2942/00 na akustickou situaci v území se může projevit vlivem stavební činnosti a nově navrženého provozu ve vymezené funkční ploše VV (hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk z provozu dopravy na pozemních komunikacích).</p> <p>Dle hlukových map z provozu pozemní dopravy ve stavu 2016 (viz předešlé obrázky) jsou v okolí stávajících pozemních komunikací překračovány hygienické limity hluku z provozu silniční dopravy na místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB v denním/nočním období. Nejbližše od posuzované funkční plochy tato situace nastává u chráněné zástavby severně od komunikace K Tuchoměřicům. Prověření staré hlukové zátěže, a s tím související možnost použití limitu hluku 70/60 dB v denním/nočním období, se dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů) musí provádět vždy v době projektových příprav posuzovaných záměrů. Z hlediska posouzení obslužné dopravy záměru nelze bez detailního akustického posouzení zcela vyloučit, že vlivem provozu záměru nedojde k navýšení dopravy na stávajících pozemních komunikacích a tím</p>

Indikátor	Popis
	<p>i k navýšení akustické situace u stávajících chráněných staveb (případně chráněného venkovního prostoru), což by mohlo vést v některých případech k dalšímu navýšení hluku v místech, kde je již překračován příslušný hygienický limit hluku. V případě, že by v dalších stupních projektových příprav detailní akustické výpočty uvedenou skutečnost potvrdily, bude nezbytné případně navrhnout taková akustická opatření, která zajistí nenavýšení hluku vlivem posuzované změny.</p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše VV nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p> <p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy a hluk z provozu nově provozované dopravy nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Řešené území změny č. 2942/00 se nachází ve stávajícím ochranném hlukovém pásmu Letiště Praha-Ruzyně (zóna A), které bylo vyhlášeno ve formě územního rozhodnutí (zn. 127080/98/OUR/SZ/Fo) vydaného Magistrátem hl. m. Prahy, odborem územního rozhodování dne 3. 7. 1998 (nabytí právní moci 23. 7. 1998). Hodnocená funkční plocha se nachází v území výrazně zatíženém jak silničním, tak leteckým hlukem. Navíc se ve výhledu plánuje výstavba dalších zdrojů hluku v tomto území a to jak leteckého - paralelní přistávací a vzletová dráha, tak i silničního – SOKP st. 518. Proto se pro případ realizace chráněné výstavby v tomto území doporučuje počítat s tím, že v případě překročení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb se musí počítat s provedením návrhu ochrany vnitřních prostorů u fasád významných z hlediska pronikání hluku zvenčí tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Správný návrh těchto prostor lze provést např. tak, že budou dispozičně umístěny na stranu objektu, která není vystavena nadlimitnímu hluku z provozu dopravy nebo tak, že bude zajištěno větrání chráněných vnitřních prostor stavby jiným způsobem, než přímým přirozeným větráním okny. Pokud se v zájmovém území budou navrhovat chráněné venkovní prostory definované dle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (jde o nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť) bude nutné prověřit, jestli nejsou v těchto prostorech překračovány hygienické limity hluku ze silniční či letecké dopravy dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V případě nutnosti bude nezbytné zajistit protihlukovou ochranu těchto prostor (více viz kapitoly 4.1 a 4.5). Realizace zástavby citlivé na hluk typu školních a zdravotnických zařízení se do tohoto typu území se nedoporučuje umisťovat.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro stávající okolní chráněnou zástavbu</b></p>



Indikátor	Popis
	<p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, která je limitem pro dané území, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a možnost použití limitu staré hlukové zátěže 70/60 dB v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umísťované do funkční plochy VV navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše VV a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro chráněné objekty a prostory navržené ve vymezené funkční ploše</b></p> <p>Řešené území změny č. 2942/00 se nachází v ochranném hlukovém pásmu Letiště Praha-Ruzyně (zóna A), které bylo vyhlášeno ve formě územního rozhodnutí (zn. 127080/98/OUR/SZ/Fo) vydaného Magistrátem hl. m. Prahy, odborem územního rozhodování dne 3. 7. 1998 (nabytí právní moci 23. 7. 1998). Z pohledu aktuálně platné legislativy je umístění chráněné zástavby do tohoto území za určitých podmínek možné. Navrhované chráněné objekty a chráněné venkovní prostory ve vymezené funkční ploše VV by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4, 4.5 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2942/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná pro umísťování chráněných venkovních staveb. Bude nutné dbát na dodržení hygienického limitu hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb. Pro umísťování chráněných venkovních prostorů se vzhledem k akustické zátěži území tato plocha jeví jako nevhodná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým</p>



Indikátor	Popis
	posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Nedoporučuje se však do tohoto území umísťovat objekty s vyšší citlivostí na hluk typu školních a zdravotnických zařízení.

5.17. Změna č. Z 2945/00

Změna se nachází v městské části Praha 14, k. ú. Kyje. Celková výměra měněných ploch je 23 500 m<sup>2</sup>. Změnou dojde k rozšíření zastavitelného území o 17 109 m<sup>2</sup> a naopak budou rozšířeny plochy nezastavitelné o 1 847 m<sup>2</sup>. Posuzovaná změna navrhuje rozšířit plochu nerušící výroby a služeb /VN-D/ a při severním okraji tohoto rozšíření posunout trasu vlečky v ploše tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály /DZ/. V souvislosti s tím navrhuje redukovat plochu zeleň městská a krajinná /ZMK/ s celoměstským systémem zeleně a korigovat izolační zeleň /IZ/ a urbanisticky významné plochy a dopravní spojení /DU/ a umožnit tak výstavbu polyfunkčního administrativního a skladovacího areálu. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 *Vyhodnocení vlivu souboru vybraných celoměstsky významných změn vlny V ÚP SÚ hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území* (dále jen dokumentace VVURÚ CVZ vlny V). V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP SÚ hl. m. Prahy.

Tabulka 17: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2945/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	Ve stávajícím stavu je v území zdrojem hluku zejména provoz automobilové dopravy v ulici Průmyslová. Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikaci I. třídy. Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „ <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a> “. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.
	Zdrojem hluku v území je i provoz železniční dopravy na trati mezi Běchovicemi a Malešicemi.
	Dále může být v řešeném území zaznamenán hluk z leteckého provozu letiště Praha Kbely. Vzhledem k dominantnímu vlivu silničního hluku je letecký provoz z hlediska celkové akustické situace v území v pozadí.
	Z hlediska provozu tramvajové dopravy lze konstatovat, že vliv tramvajového provozu se v dané funkční ploše neprojevuje. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 39: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 40: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>

Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí v souladu s ÚP SÚ hl. m. Prahy lze předpokládat navýšení dopravní zátěže na pozemních komunikacích a železniční trati a s tím související navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky).</p> <p>Dále může být v řešeném území zaznamenán letecký provoz letiště Praha Kbely. Vzhledem k dominantnímu vlivu silničního hluku je však letecký provoz z hlediska celkové akustické situace v území v pozadí.</p> <p>K provozu tramvajové dopravy lze konstatovat, že je z hlediska akustické situace v území pro danou funkční plochu nevýznamný. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).</p> <p>V řešeném území je plánováno rozšíření zastavitelného území o 17 109 m<sup>2</sup> a naopak budou rozšířeny plochy nezastavitelné o 1 847 m<sup>2</sup>. Z hlediska vlivu změn funkčních ploch na okolí lze vlivem rozšíření plochy VN-D očekávat oproti stavu bez změny ÚP SÚ hl. m. Prahy navýšení dopravy na stávající infrastrukturu a lze také předpokládat navýšení akustické zátěže z provozu automobilové a železniční dopravy v území a širším okolí. Vzhledem k umístování nových staveb je možné, že budou do území umístovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Dle hlukových map z provozu pozemní dopravy ve stavu 2016 (viz předešlé obrázky) jsou v okolí stávajících pozemních komunikací překračovány hygienické limity hluku z provozu silniční dopravy na místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB v denním/nočním období. Nejbližší od posuzované funkční plochy tato situace nastává u chráněné zástavby severně od komunikace Českbrodská. Prověření staré hlukové zátěže, a s tím související možnost použití limitu hluku 70/60 dB v denním/nočním období, se dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů) musí provádět vždy v době projektových příprav posuzovaných záměrů. Z hlediska posouzení obslužné dopravy záměru nelze bez detailního akustického posouzení zcela vyloučit, že vlivem provozu záměru nedojde k navýšení dopravy na stávajících pozemních komunikacích a tím i k navýšení akustické situace u stávajících chráněných staveb (případně chráněného venkovního prostoru), což by mohlo vést v některých případech k dalšímu navýšení hluku v místech, kde je již překračován příslušný hygienický limit hluku. V případě, že by v dalších stupních projektových příprav detailní akustické výpočty uvedenou skutečnost potvrdily, bude nezbytné případně navrhnout taková akustická opatření, která zajistí nenavýšení hluku vlivem posuzované změny.</p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p>

Indikátor	Popis
	<p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Vymezená změna navrhuje funkční využití, u kterého se nepředpokládá umístění nových chráněných staveb nebo chráněných venkovních prostorů do území.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, která je limitem pro dané území, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a možnost použití limitu staré hlukové zátěže 70/60 dB v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umístované do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2945/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>





5.18. Změna č. Z 2948/00

Změna se nachází v městské části Praha 6, k. ú. Vokovice. Rozsah řešeného území je 3 961 m². Posuzovaná změna navrhuje funkční plochu všeobecně smíšená /SV/ místo funkční plochy ostatní zvláštní komplexy /ZVO/. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP.

Tabulka 18: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2948/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	Ve stávajícím stavu se v území dominantně projevuje hluk provoz automobilové a tramvajové dopravy v ulici Evropská. Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikaci I. třídy.
	Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „ <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a> “. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.
	Vliv stávajícího provozu železniční a letecké dopravy je z hlediska akustické situace v území pro posuzovanou funkční plochu nevýznamný. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk). Stávající nejbližší železniční trať Praha-Bubeneč – Praha-Veleslavín se nachází ve vzdálenosti cca 320 m od posuzované funkční plochy.

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 41: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 42: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>



Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí lze předpokládat navýšení dopravní zátěže na pozemních komunikacích a s tím související navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky).</p> <p>V řešeném území je plánováno vymezení funkční plochy SV (všeobecně smíšená – předpokládána je např. realizace obytného objektu s občanskou vybaveností v parteru) namísto funkční plochy ZVO (ostatní). Z hlediska vlivu změny funkční plochy na okolí lze vlivem vymezení plochy SV s kódem míry využití území K očekávat oproti stavu beze změny ÚP SÚ hl. m. Prahy další navýšení dopravy na stávající infrastrukturu a lze také předpokládat navýšení akustické zátěže z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí. Vzhledem k umisťování nových staveb je možné, že budou do území umisťovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p> <p>Funkční využití nově vymezené plochy připouští realizaci nových chráněných staveb do území. Vzhledem ke stávající akustické situaci v území je tato funkční plocha pro umisťování chráněných staveb vhodná. Navrhované chráněné objekty (např. obytné objekty) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p> <p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Nejbližší chráněná zástavba, u které se vliv změny č. Z 2948/00 na akustickou situaci může projevit je nově vznikající areál s bytovými domy, který z východu sousedí s vymezenou funkční plochou. Z akustického hlediska jde především o vliv stavební činnosti a nově navrženého provozu (hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk z provozu dopravy na pozemních komunikacích) ve vymezené funkční ploše.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Vzhledem k situování posuzované změny se nepředpokládají zásadní rizika z hlediska akustické situace ve venkovním prostředí vymezené funkční plochy.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>

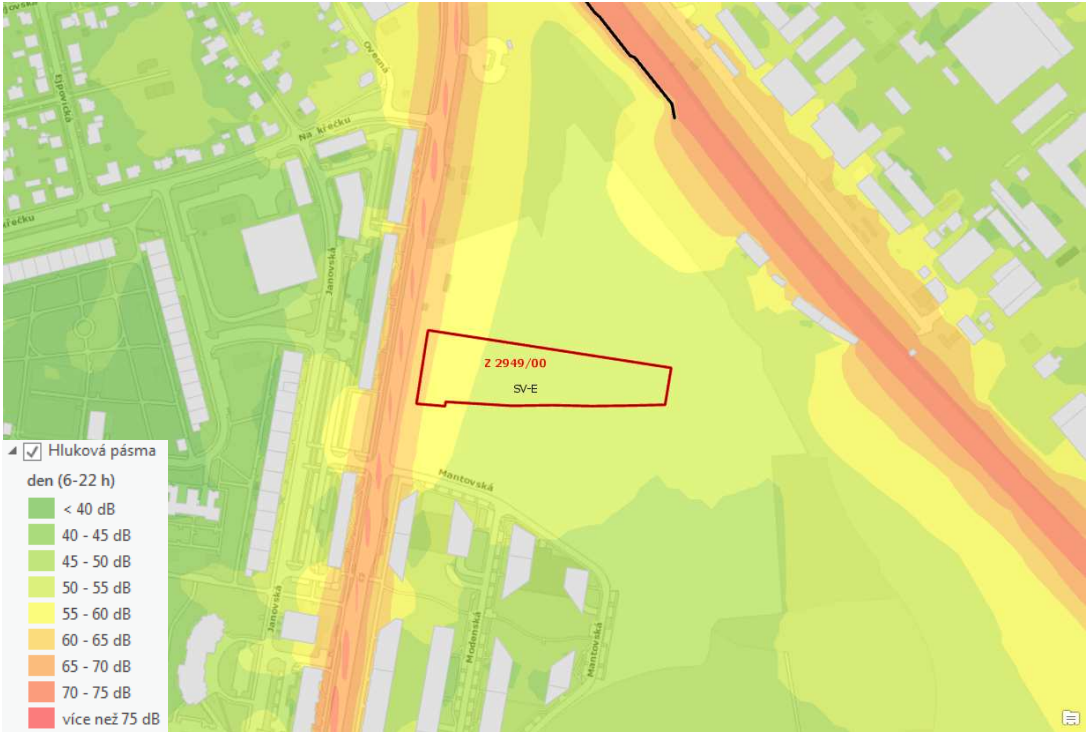
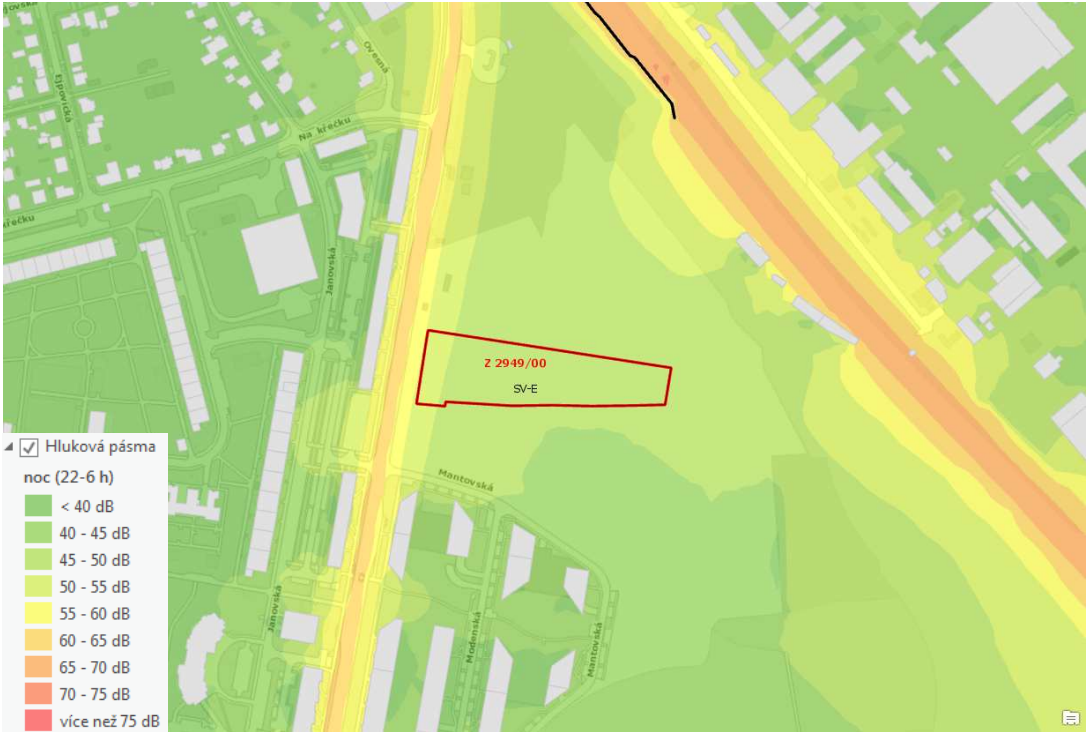
Indikátor	Popis
	<p><b>Pro stávající okolní chráněnou zástavbu</b></p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a provést vyhodnocení akustické situace vůči hygienickým limitům v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umisťované do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro chráněné objekty a prostory navržené ve vymezené funkční ploše</b></p> <p>Navrhované chráněné objekty (např. obytné objekty) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2948/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>

5.19. Změna č. Z 2949/00

Změna se nachází v městské části Praha 15, k. ú. Horní Měcholupy. Rozsah řešeného území je 11 310 m². Posuzovaná změna navrhuje funkční plochu všeobecně smíšená /SV-E/ místo funkční plochy sportu /SP/. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP.

Tabulka 19: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2949/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	<p>Ve stávajícím stavu je v území zdrojem hluku zejména provoz automobilové a železniční dopravy. Akustickou situaci z automobilové dopravy ovlivňuje zejména provoz v ulici Hornoměřolská (z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikaci II. třídy). Akustickou situaci z železniční dopravy ovlivňuje zejména provoz na trati Praha–Benešov.</p>
	<p>Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „<a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a>“. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.</p>
	<p>Provoz tramvajové a letecké dopravy je z hlediska akustické situace v území pro danou funkční plochu nevýznamný. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku a běžný komunální hluk). Stávající nejbližší tramvajová trať u nádraží Hostivař se nachází ve vzdálenosti cca 2,5 km severovýchodně od posuzované funkční plochy.</p>

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 43: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>
	<p><b>Obrázek 44: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>

Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Na základě dopravně inženýrských podkladů [18] a vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí v souladu s naplněním ÚP SÚ hl. m. Prahy lze předpokládat změnu intenzit dopravní zátěže na komunikacích v okolí změny ÚP a s tím související změnu akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky). Výrazný pokles dopravní zátěže je možné očekávat na komunikaci Hornoměřcholupská z důvodu zprovoznění nového obchvatu Petrovic, který odvede značnou část dopravy na nově vybudovanou komunikaci.</p> <p>Ve vymezeném území změny ÚP SÚ hl. m. Prahy lze předpokládat mírné navýšení provozu automobilové dopravy v souvislosti s realizací nových bytových domů, který je výpočtově posouzen v kap. 0. Z výsledků výpočtů vyplývá, že při navrhovaném dopravním zatížení ve výhledovém stavu se změnou nedochází u dvou kontrolních výpočtových bodů situovaných v širším okolí ke zhoršení akustické situace v souvislosti se změnou č. Z 2949/00. Mírné zhoršení akustické situace v souvislosti s navrženou změnou ÚP bylo prokázáno u výpočtových bodů M1, M2, M3 a M6 (ulice Hornoměřcholupská). V uvedených výpočtových bodech v ulici Hornoměřcholupská bylo zároveň prokázáno dodržení hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru stavby v denním období. V nočním období bylo dodržení hygienického limitu v chráněném venkovním prostoru stavby prokázáno pouze u bodů M1 a M6. Z důvodu zjištěného překračování hygienického limitu hluku v chráněném venkovním prostoru staveb v nočním období ve výpočtových bodech M2 a M3 bude nutné zajistit, aby zde nedocházelo ke zhoršení akustické situace (více viz odstavec Doporučení a Protihluková opatření).</p> <p>Dále bude v území zdrojem hluku provoz na železniční trati Praha–Benešov.</p> <p>K provozu dalších typů dopravy (tramvajové a letecké) lze konstatovat, že tyto zdroje hluku jsou z hlediska akustické situace v území pro danou funkční plochu nevýznamné. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, železniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).</p> <p>Vzhledem k umístování nových staveb je možné, že budou do území umístovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p> <p>Funkční využití nově vymezených ploch připouští realizaci nových chráněných staveb do území. Vzhledem ke stávající akustické situaci v území je tato funkční plocha pro umístování chráněných staveb přijatelná za předpokladu respektování uvedených doporučení (viz odstavec Doporučení). Navrhované chráněné objekty ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Dle kontrolního výpočtu hluku ze silniční dopravy při navrhovaném dopravním zatížení ve výhledovém stavu může docházet ke zhoršení akustické situace v souvislosti se změnou ÚP. Je</p>

Indikátor	Popis
Doporučení	<p>tedy nezbytné navrhnout taková akustická opatření, která zajistí nezhoršení akustické situace, příp. dodržení platných hygienických limitů.</p> <p>Prověření staré hlukové zátěže, a s tím související možnost použití limitu hluku 70/60 dB, příp. 65/55 dB v denním/nočním období, se dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů) musí provádět vždy v době projektových příprav posuzovaných záměrů.</p> <p>Hluk z výstavby nových bytových domů, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Pro chráněnou zástavbu a chráněné prostory navržené ve vymezené funkční ploše č. Z 2949/00 je vzhledem k provozu na komunikaci Hornoměřcholupská a výhledově i na novém obchvatu Petrovic a vzhledem k blízké železniční trati riziko překračování hygienických limitů hluku ze silniční a železniční dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru. Pro správný návrh zástavby v území z akustického hlediska bude nutné dbát na doporučení a protihluková opatření uvedená dále v předloženém dokumentu.</p>
	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro stávající okolní chráněnou zástavbu</b></p> <p>Doporučené opatření pro snížení, příp. eliminaci navýšení hodnot <math>L_{Aeq,T}</math> vyvolané změnou ÚP je výměna stávajícího povrchu za nový kryt, který bude generovat min. o 1,0 dB akusticky nižší emise než stávající povrch. Rozsah výměny: ulice Hornoměřcholupská v úseku ul. Na Křečku – ul. Janovská.</p> <p>Dále ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>Stacionární zdroje hluku umístované do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro chráněné objekty a prostory navržené ve vymezené funkční ploše</b></p> <p>Vzhledem k tomu, že ve stávající akustické situaci z provozu dopravy jsou ve vymezené funkční ploše překračovány hygienické limit hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, se</p>



Indikátor	Popis
	doporučuje u chráněných objektů provést návrh chráněných vnitřních prostorů významných z hlediska pronikání hluku zvenčí tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Správný návrh těchto prostor lze provést např. tak, že budou dispozičně umístěny na stranu objektu, která není vystavena nadlimitnímu hluku z provozu na pozemní komunikaci nebo tak, že bude zajištěno větrání chráněných vnitřních prostorů stavby jiným způsobem než přímým přirozeným větráním okny. Pokud se v zájmovém území budou navrhovat chráněné venkovní prostory definované dle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (jde např. o nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci) bude nutné prověřit, jestli nejsou v těchto prostorech překračovány hygienické limity hluku ze silniční dopravy dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V případě nutnosti bude nezbytné zajistit protihlukovou ochranu těchto prostor (více viz kapitola 4).
Návrh opatření	Respektovat výše uvedená doporučení.  Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.  Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a hluku z výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4 a 4.6.
Závěr	Změna č. Z 2949/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

5.19.1. Kontrolní výpočet hluku z provozu silniční dopravy

Vstupní podklady výpočtu

Podkladem pro výpočet akustické situace z automobilového provozu v předmětném území byly dopravně inženýrské podklady IPR Praha pro „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro změnu platného ÚP hl. m. Prahy č. Z 2949/00 vybudování nových bytových domů, Praha 15 – Horní Měcholupy“ [18]. Intenzity dopravy použité pro kontrolní výpočet jsou uvedeny na Obrázek 45 až Obrázek 49.

Podíl nočních intenzit dopravy byl na jednotlivých úsecích stanoven z podkladu TSK hl. m. Prahy [28].

Druh krytu vozovky byl ve výpočtovém modelu zvolen v souladu s metodikou CNOSSOS-EU [5] kategorie „SMA-NL8“.

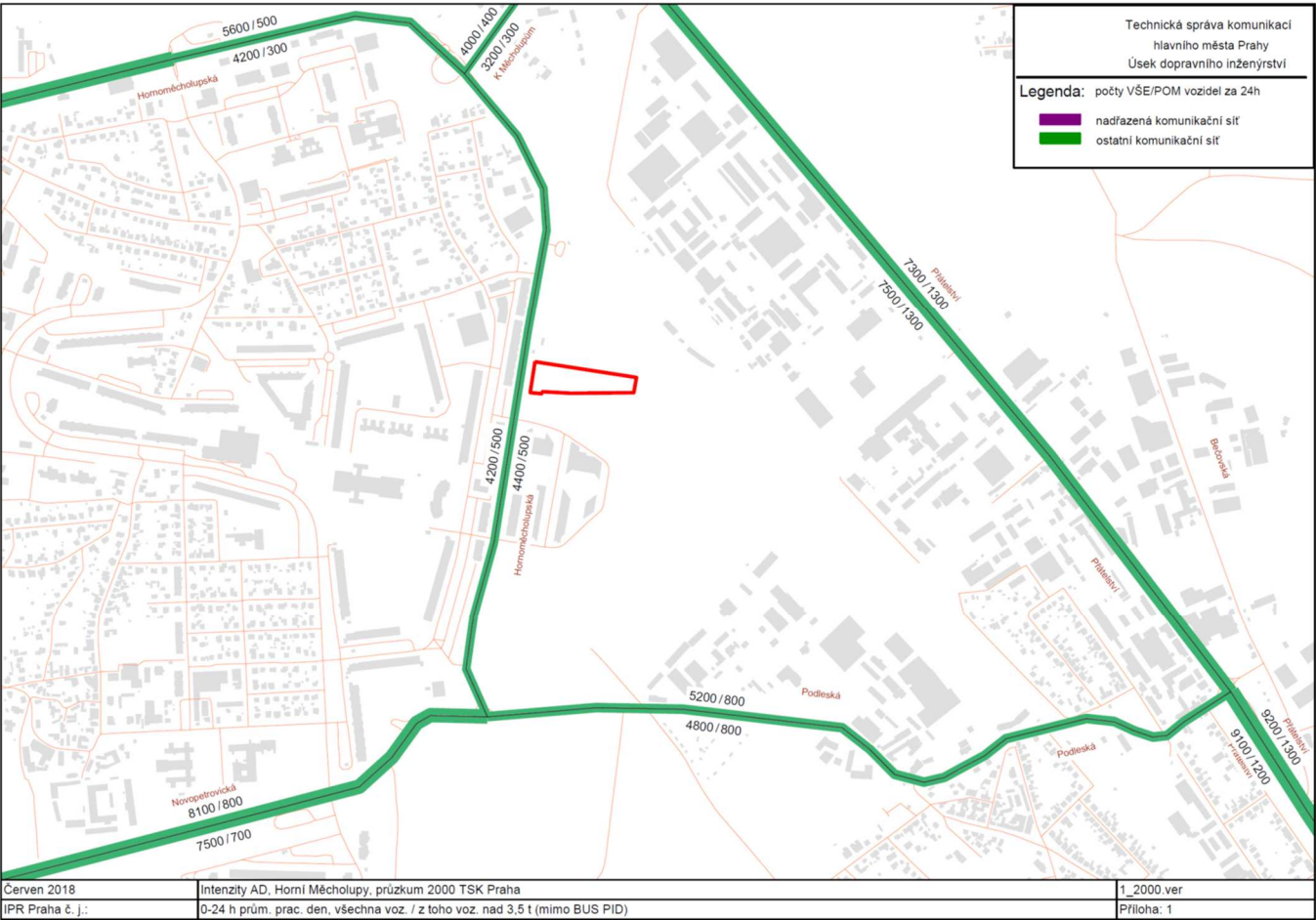
Rychlost silničních motorových vozidel na jednotlivých úsecích komunikací byla ve výpočtu uvažována na základě nejvyšší dovolené rychlosti v souladu s TP 219 [7] a Manuálem 2011 [4].

Zařídění komunikací bylo provedeno na základě podkladu IPR hl. m. Prahy [21].

Sklonové a výškové poměry komunikací byly generovány výpočtovým softwarem automaticky na základě podkladu [19].

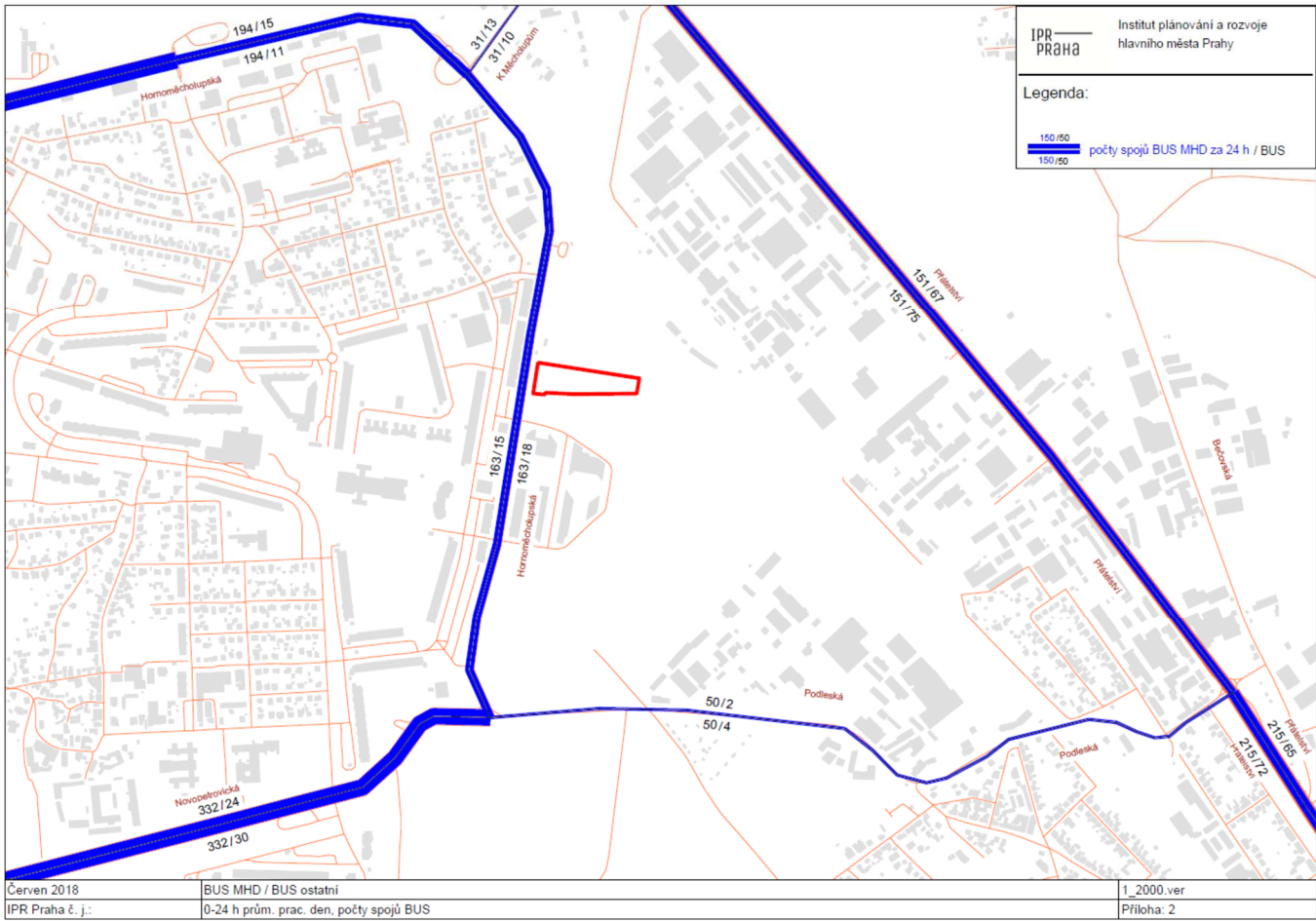
Další vstupní podklady a parametry jsou uvedené v kap. 3.3.

Obrázek 45: Intenzity dopravy ve sledovaném území použité ve výpočtu pro stav v roce 2000

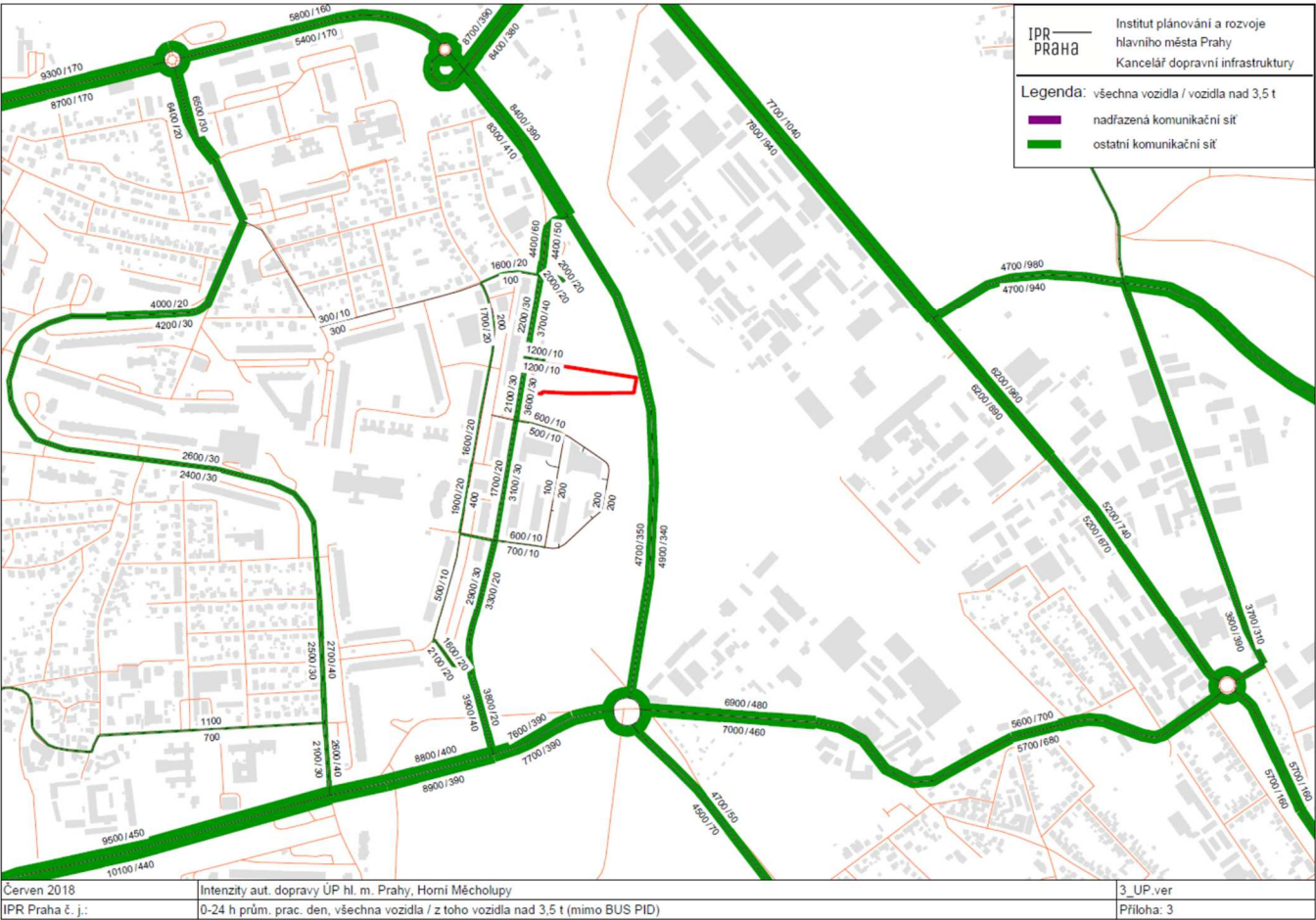




Obrázek 46: Počty spojů MHD ve sledovaném území použité ve výpočtu pro stav v roce 2000

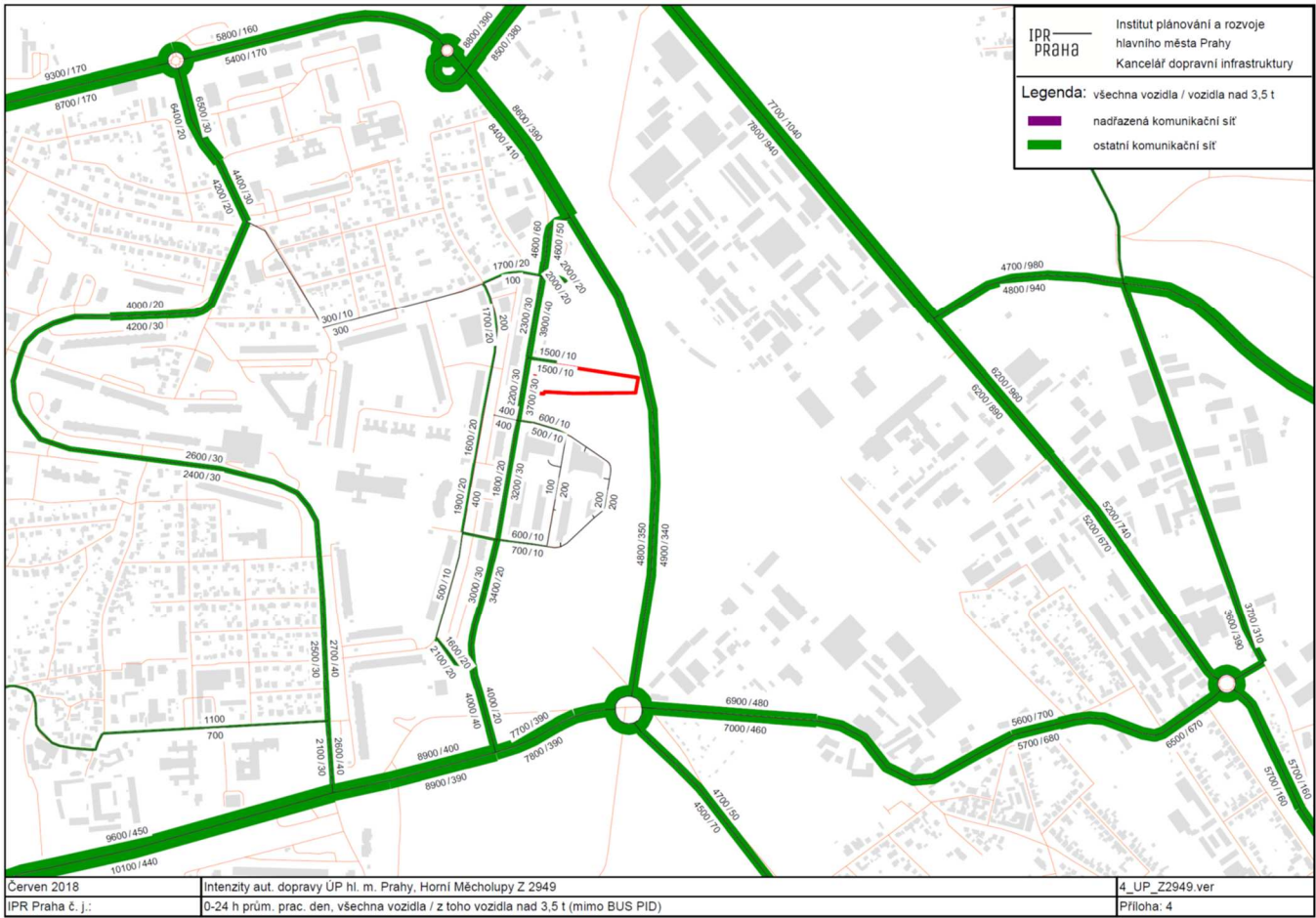


Obrázek 47: Intenzity dopravy ve sledovaném území použité ve výpočtu pro stav naplnění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy bez změny č. 2949/00

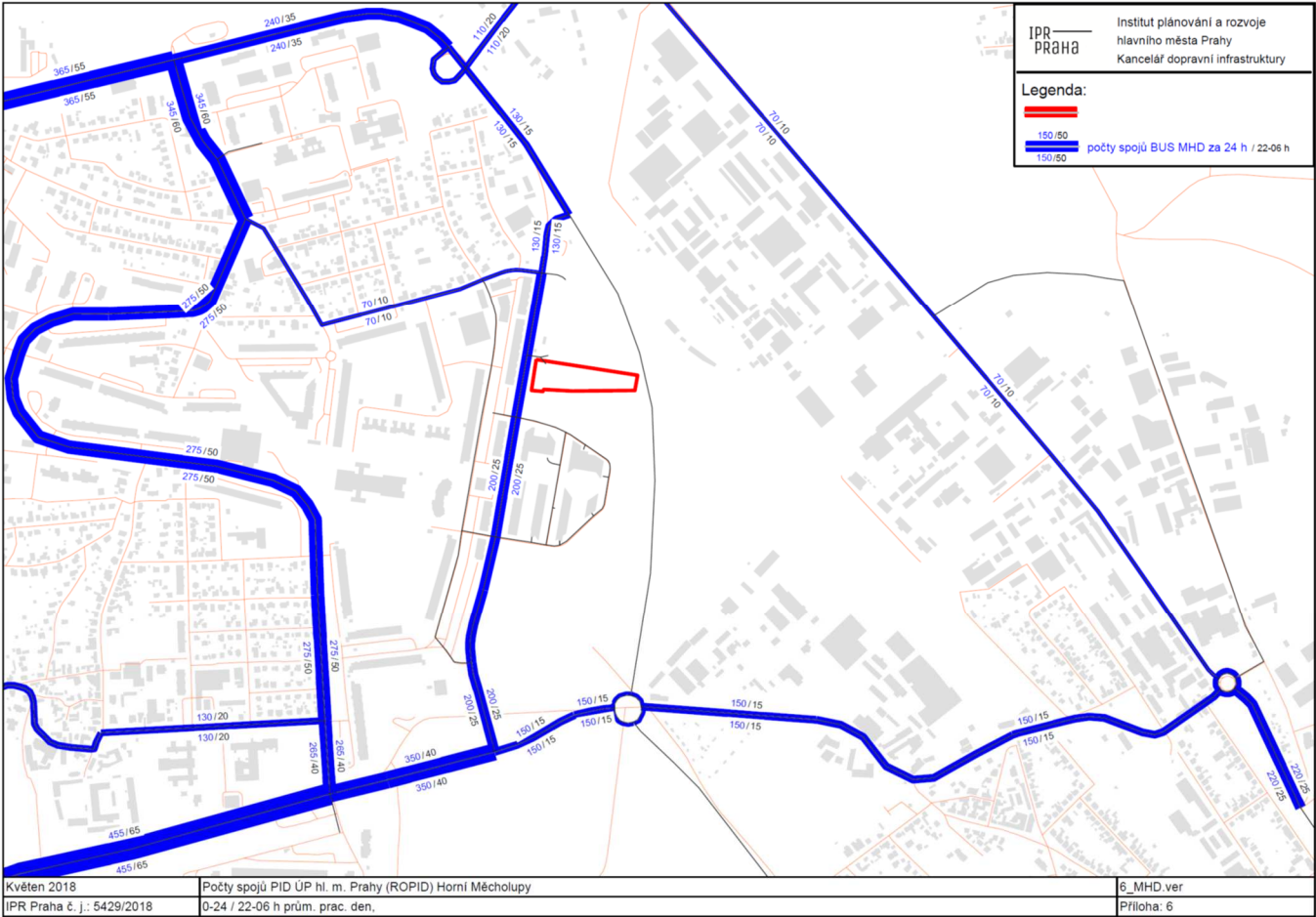




Obrázek 48: Intenzity dopravy ve sledovaném území použité ve výpočtu pro stav naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy se změnou č. 2949/00



Obrázek 49: Počty spojů MHD ve sledovaném území použité ve výpočtu pro oba výhledové stavy

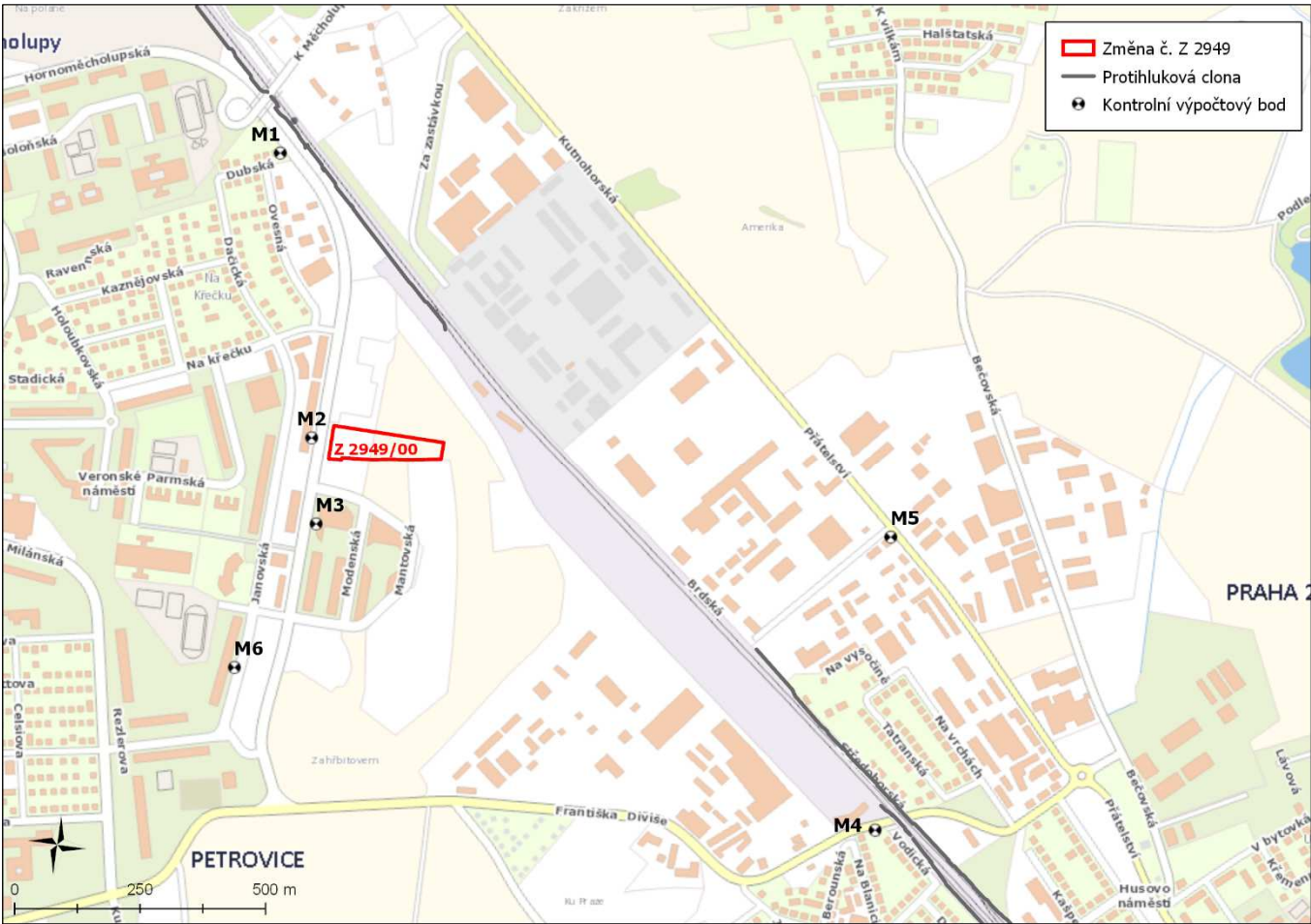


### Výsledky výpočtu a vyhodnocení

Akustická situace v okolí navrhované změny ÚP SÚ hl. m. Prahy byla posouzena pomocí kontrolních výpočtových (imisních) bodů. Výpočtové body byly umístěny ve vzdálenosti 2 m od fasády vybraných chráněných staveb nacházejících se nejbližší v okolí komunikací Dubská, Hornoměřolupská, Přátelství, Janovská a Podleská. Situace umístění kontrolních výpočtových bodů je patrná z následujícího obrázku. Popis výpočtových bodů je uveden v Tab. 5. Způsob využití objektu byl zjišťován na základě informací z RÚIAN [24] k červenci 2018. Výsledky výpočtu jsou uvedeny v Tab. 6.

V rámci výpočtu byl proveden průkaz použití hygienického limitu staré hlukové zátěže, dle NV č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů, který ve výpočtových bodech M1, M4 a M5 prokázal možnost použití hygienického limitu 70/60 dB.

Obrázek 50: Situace umístění kontrolních výpočtových bodů



Podkladová mapa: IPR Praha, 2018

Tab. 5: Specifikace umístění kontrolních výpočtových bodů

Výpočtový bod	Výška bodu nad terénem (m)	Adresa	Způsob využití dle RÚIAN
M1	4	Dubská 75, Praha 10	objekt k bydlení
M2	12	Hornoměřolská 690/156, Praha 10	bytový dům
M3	12	Hornoměřolská 746/139, Praha 10	bytový dům
M4	4	Podleská 610/6, Praha 10	objekt k bydlení
M5	4	Přátelství 643/6, Praha 10	objekt k bydlení
M6	12	Janovská 398, Praha 10	bytový dům

Tab. 6: Výsledky výpočtu  $L_{Aeq,T}$  z provozu silniční dopravy bez a se změnou Z 2949/00

Výpočtový bod	Výška bodu nad terénem (m)	Vypočtená hodnota $L_{Aeq,T}$ [dB]				Hygienický limit [dB]		Rozdíl [dB]	
		Platný ÚP		ÚP se změnou 2949/00				Platný ÚP – ÚP se změnou 2949/00	
		Denní doba (6–22 h)	Noční doba (22–6 h)	Denní doba (6–22 h)	Noční doba (22–6 h)	Denní doba (6–22 h)	Noční doba (22–6 h)	Denní doba (6–22 h)	Noční doba (22–6 h)
M1	4	62,4	55,3	62,7	55,5	70	60	0,3	0,2
M2	12	58,0	51,3	58,1	51,4	60	50	0,1	0,1
M3	12	57,8	51,2	58,0	51,3	60	50	0,2	0,1
M4	4	64,3	56,7	64,3	56,7	70	60	0,0	0,0
M5	4	63,2	56,1	63,2	56,1	70	60	0,0	0,0
M6	12	51,2	44,5	51,3	44,6	60	50	0,1	0,1

### Vyhodnocení

V horizontu naplnění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy se v denní době vypočtené hodnoty  $L_{Aeq,T}$  z provozu silniční dopravy pohybují v intervalu 51,2–64,3 dB a v noční době se vypočtené hodnoty pohybují v intervalu 44,5–56,7 dB.

V horizontu naplnění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy se změnou č. 2949/00 se v denní době vypočtené hodnoty  $L_{Aeq,T}$  z provozu silniční dopravy pohybují v intervalu 51,3–64,3 dB a v noční době se vypočtené hodnoty pohybují v intervalu 44,6–56,7 dB.

Výpočet akustické situace ve výhledovém stavu se změnou i bez změny ÚP prokázal dodržení platných hygienických limitů hluku ze silniční dopravy v denní i noční době (body M1 a M4 až M6) a v denní době (body M2 a M3). Ke zhoršení akustické situace v souvislosti se změnou ÚP č. 2949/00 dochází v denní i noční době v bodech M1 až M3 a M6 o max. 0,3 dB.

Doporučené opatření pro snížení, příp. eliminaci navýšení hodnot  $L_{Aeq,T}$  vyvolané změnou ÚP je výměna stávajícího povrchu za nový kryt, který bude generovat min. o 1,0 dB akusticky nižší emise než stávající povrch. Rozsah výměny: ulice Hornoměřolská v úseku ul. Na Křečku – ul. Janovská.

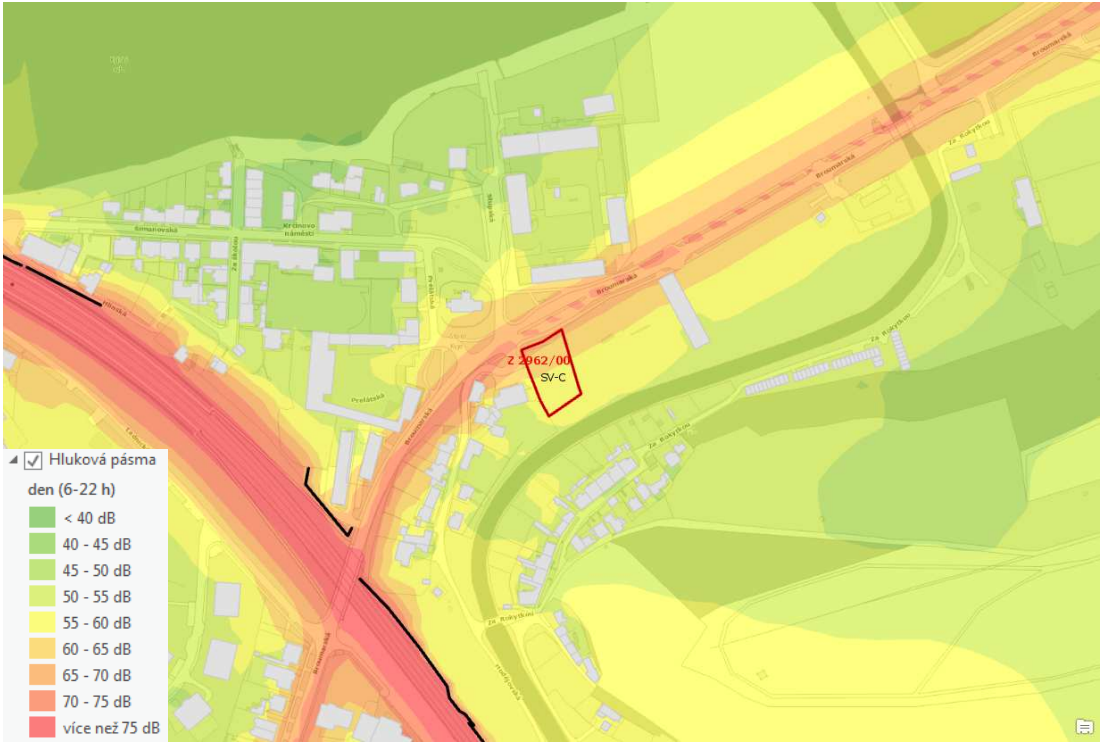
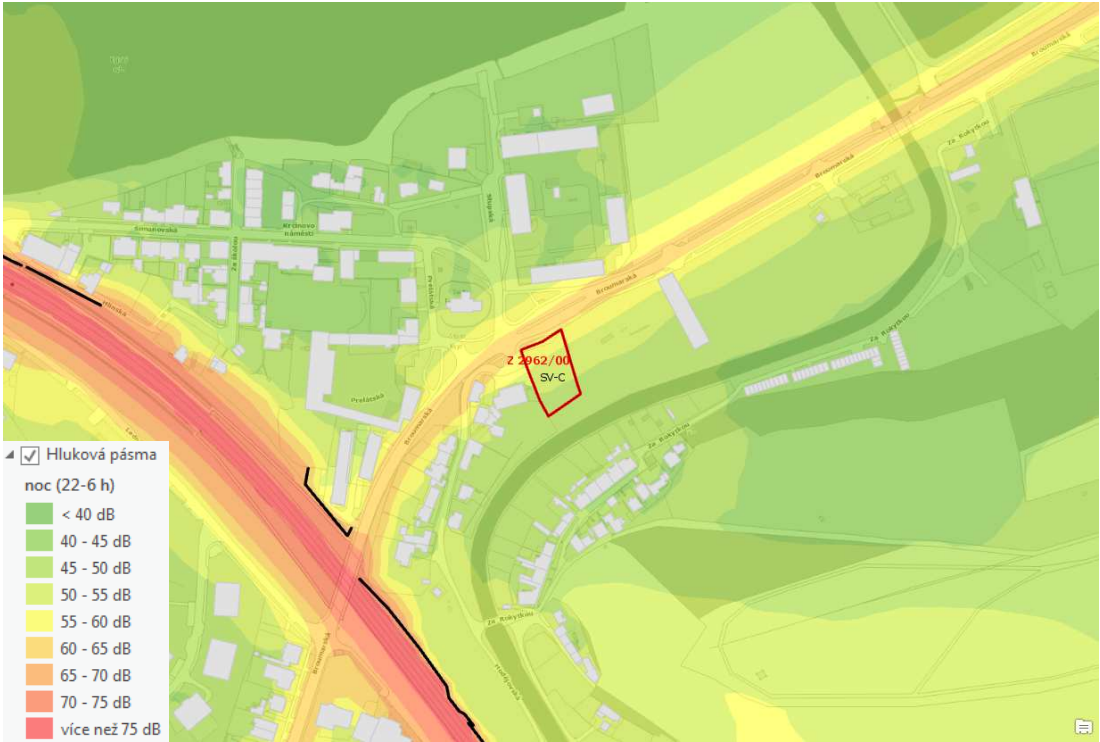


5.20. Změna č. Z 2962/00

Změna se nachází v městské části Praha 14, k. ú. Kyje. Rozsah řešeného území je 1 589 m². Posuzovaná změna navrhuje funkční plochu všeobecně smíšená /SV/ místo funkční plochy zeleň městská a krajinná /ZMK/. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP.

Tabulka 20: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2962/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	Ve stávajícím stavu je v území hlavním zdrojem hluku provoz automobilové dopravy v ulici Broumarská. Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikaci II. třídy. Dále se zde může projevovat vliv provozu železniční dopravy na trati Praha–Běchovice – Praha–Libeň vzdálené cca 200 m od posuzované plochy.
	Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „ <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a> “. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.
	Vliv stávajícího provozu tramvajové a letecké dopravy je z hlediska akustické situace v území pro posuzovanou funkční plochu nevýznamný. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, železniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk). Stávající nejbližší tramvajová smyčka se nachází ve vzdálenosti cca 1 km od posuzované funkční plochy.

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 51: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terémem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 52: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terémem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>



Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí lze předpokládat navýšení dopravní zátěže na pozemních komunikacích a s tím související navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky).</p> <p>V řešeném území je plánováno vymezení funkční plochy SV (všeobecně smíšená – předpokládána je např. realizace staveb pro bydlení) namísto funkční plochy ZMK (zeleň městská a krajinná). Z hlediska vlivu změny funkční plochy na okolí lze vlivem vymezení plochy SV s kódem míry využití území C očekávat oproti stavu bez změny ÚP SÚ hl. m. Prahy navýšení dopravy na stávající infrastrukturu a lze také předpokládat navýšení akustické zátěže z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí. Vzhledem k umístování nových staveb je možné, že budou do území umístovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p> <p>Funkční využití nově vymezené plochy připouští realizaci nových chráněných staveb do území. Vzhledem ke stávající akustické situaci v území a platné legislativě je umístování chráněných staveb v této funkční ploše možné, ale je nutné dbát na níže uvedená doporučení (více viz rizika a doporučení v odstavcích níže). Navrhované chráněné objekty (např. obytné objekty) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Dle hlukových map z provozu pozemní dopravy ve stavu 2016 (viz předešlé obrázky) jsou v okolí stávajících pozemních komunikací překračovány hygienické limity hluku z provozu silniční dopravy na dálnicích a místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB v denním/nočním období. Nejblíže od posuzované funkční plochy tato situace nastává u chráněné zástavby v okolí komunikace Broumarská. Prověření staré hlukové zátěže, a s tím související možnost použití limitu hluku 70/60 dB v denním/nočním období, se dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů) musí provádět vždy v době projektových příprav posuzovaných záměrů. Z hlediska posouzení obslužné dopravy záměru nelze bez detailního akustického posouzení zcela vyloučit, že vlivem provozu záměru nedojde k navýšení dopravy na stávajících pozemních komunikacích a tím i k navýšení akustické situace u stávajících chráněných staveb (případně chráněného venkovního prostoru), což by mohlo vést v některých případech k dalšímu navýšení hluku v místech, kde je již překračován příslušný hygienický limit hluku. V případě, že by v dalších stupních projektových příprav detailní akustické výpočty uvedenou skutečnost potvrdily, bude nezbytné případně navrhnout taková akustická opatření, která zajistí nenavýšení hluku vlivem posuzované změny.</p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB</p>

Indikátor	Popis
	<p>v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p> <p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Pro chráněnou zástavbu a chráněné prostory navržené ve vymezené funkční ploše č. Z 2962/00 je zde vzhledem k provozu na komunikaci Broumarská riziko překračování hygienických limitů hluku ze silniční dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru. Pro správný návrh zástavby v území z akustického hlediska bude nutné dbát na doporučení a protihluková opatření uvedená dále v předloženém dokumentu.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro stávající okolní chráněnou zástavbu</b></p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, která je limitem pro dané území, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a možnost použití limitu staré hlukové zátěže 70/60 dB v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umístované do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro chráněné objekty a prostory navržené ve vymezené funkční ploše</b></p> <p>Vzhledem k tomu, že ve stávající akustické situaci z provozu dopravy jsou ve vymezené funkční ploše překračovány hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, se doporučuje u chráněných staveb (např. objekty k bydlení) provést návrh chráněných vnitřních prostorů významných z hlediska pronikání hluku zvenčí tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>

Indikátor	Popis
	<p>Správný návrh těchto prostor lze provést např. tak, že budou dispozičně umístěny na stranu objektu, která není vystavena nadlimitnímu hluku z provozu na pozemní komunikaci nebo tak, že bude zajištěno větrání chráněných vnitřních prostor stavby jiným způsobem, než přímým přirozeným větráním okny. Pokud se v zájmovém území budou navrhovat chráněné venkovní prostory definované dle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (jde např. o nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci) bude nutné prověřit, jestli nejsou v těchto prostorech překračovány hygienické limity hluku ze silniční dopravy dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V případě nutnosti bude nezbytné zajistit protihlukovou ochranu těchto prostor (více viz kapitola 4.1).</p>
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4, 4.5 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2962/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>

5.21. Změna č. Z 2964/00

Změna se nachází v městské části Praha 4, k. ú. Hodkovičky. Změna představuje nárůst plochy /SV-F/ v rozsahu 2 043 m² na úkor nezastavitelných ploch zeleně městské a krajinné /ZMK/. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 dokumentace VVURÚ CVZ vlny V. V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP.

Tabulka 21: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2964/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	<p>Ve stávajícím stavu je v území hlavním zdrojem hluku provoz automobilové a tramvajové dopravy v ulici Modřanská. Z hlediska zatřídění komunikací jde o místní komunikaci I. třídy. Dále se zde projevuje vliv provozu železniční dopravy na trati Praha–Braník – Praha–Modřany.</p> <p>Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „<a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a>“. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.</p> <p>Vliv stávajícího provozu letecké dopravy je z hlediska akustické situace v území pro posuzovanou funkční plochu nevýznamný. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, provoz tramvají, železniční provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).</p>

Obrázek 53: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h),  $L_{Aeq,16h}$  ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016



Zdroj: <http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa>

Obrázek 54: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h),  $L_{Aeq,8h}$  ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016



Zdroj: <http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa>



Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Vzhledem k plánovanému rozvoji a případnému kumulativnímu dopadu dalších plánovaných záměrů v širším okolí lze předpokládat navýšení dopravní zátěže na pozemních komunikacích a s tím související navýšení akustické zátěže území oproti stávajícímu stavu 2016 (viz předešlé obrázky).</p> <p>V řešeném území je plánováno rozšíření vymezené funkční plochy SV (všeobecně smíšená – předpokládána je např. realizace staveb pro bydlení) na místo funkční plochy ZMK (zeleň městská a krajinná). Z hlediska vlivu změny funkční plochy na okolí lze vlivem vymezení plochy SV s kódem míry využití území F očekávat oproti stavu beze změny ÚP SÚ hl. m. Prahy další navýšení dopravy na stávající infrastrukturu a lze také předpokládat navýšení akustické zátěže z provozu automobilové dopravy v území a širším okolí. Vzhledem k umisťování nových staveb je možné, že budou do území umisťovány i nové stacionární zdroje hluku. Výstavba nových objektů v území bude po určitou dobu generovat hluk ze stavební činnosti a hluk z provozu staveništní dopravy na okolních komunikacích.</p> <p>Funkční využití nově vymezené plochy připouští realizaci nových chráněných staveb do území. Vzhledem ke stávající akustické situaci v území a platné legislativě je umisťování chráněných staveb v této funkční ploše možné, ale je nutné dbát na níže uvedená doporučení (více viz rizika a doporučení v odstavcích níže). Navrhované chráněné objekty (např. obytné objekty) ve vymezené funkční ploše by měly být realizovány tak, aby veškeré chráněné venkovní prostory staveb, chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory staveb nebyly v rozporu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a s požadavky nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Dle hlukových map z provozu pozemní dopravy ve stavu 2016 (viz předešlé obrázky) jsou v okolí stávajících pozemních komunikací překračovány hygienické limity hluku z provozu silniční dopravy na místních komunikacích I. a II. třídy 60/50 dB v denním/nočním období. Nejbližše od posuzované funkční plochy tato situace nastává u chráněné zástavby v okolí komunikace Modřanská. Prověření staré hlukové zátěže, a s tím související možnost použití limitu hluku 70/60 dB v denním/nočním období, se dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů) musí provádět vždy v době projektových příprav posuzovaných záměrů. Z hlediska posouzení obslužné dopravy záměru nelze bez detailního akustického posouzení zcela vyloučit, že vlivem provozu záměru nedojde k navýšení dopravy na stávajících pozemních komunikacích a tím i k navýšení akustické situace u stávajících chráněných staveb (případně chráněného venkovního prostoru), což by mohlo vést v některých případech k dalšímu navýšení hluku v místech, kde je již překračován příslušný hygienický limit hluku. V případě, že by v dalších stupních projektových příprav detailní akustické výpočty uvedenou skutečnost potvrdily, bude nezbytné případně navrhnout taková akustická opatření, která zajistí nenavýšení hluku vlivem posuzované změny.</p> <p>Hluk z provozu stacionárních zdrojů navrhovaných objektů ve funkční ploše nesmí způsobit překračování hygienického limitu hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněných venkovních prostorech 50/50 dB</p>

Indikátor	Popis
	<p>v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek je tento limit o 5 dB nižší).</p> <p>Hluk z výstavby ve funkční ploše, a s tím související provoz staveništní dopravy, nesmí způsobit překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Pro chráněnou zástavbu a chráněné prostory navržené ve vymezené funkční ploše č. Z 2964/00 je vzhledem k provozu na komunikaci Modřanská a blízké železniční trati riziko překračování hygienických limitů hluku ze silniční a železniční dopravy v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru. Pro správný návrh zástavby v území z akustického hlediska bude nutné dbát na doporučení a protihluková opatření uvedená dále v předloženém dokumentu.</p>
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro stávající okolní chráněnou zástavbu</b></p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, která je limitem pro dané území, tzn. vypracovat akustické posouzení pro stávající stav, fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>V rámci akustického posouzení pro projektovou přípravu případných záměrů ve vymezené funkční ploše prověřit možné příspěvky hluku z provozu dopravy generované záměrem na okolních pozemních komunikacích a možnost použití limitu staré hlukové zátěže 70/60 dB v denním/nočním období dle aktuálního znění hlukové legislativy (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů).</p> <p>Stacionární zdroje hluku umisťované do funkční plochy navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech okolních stávajících staveb 50/40 dB v denním/nočním období a v chráněném venkovním prostoru 50/50 dB v denním/nočním období za předpokladu, že navržené zdroje hluku nebudou generovat hluk s tónovou složkou (v případě výskytu tónových složek zajistit dodržení limitu hluku, který je o 5 dB nižší než výše uvedené limity).</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Pro chráněné objekty a prostory navržené ve vymezené funkční ploše</b></p> <p>Vzhledem k tomu, že ve vymezené funkční ploše by mohlo docházet k překračování hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, se doporučuje u chráněných staveb (např. objekty k bydlení) provést návrh chráněných vnitřních prostorů významných z hlediska pronikání hluku zvenčí tak, aby nedocházelo k překračování hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č.</p>

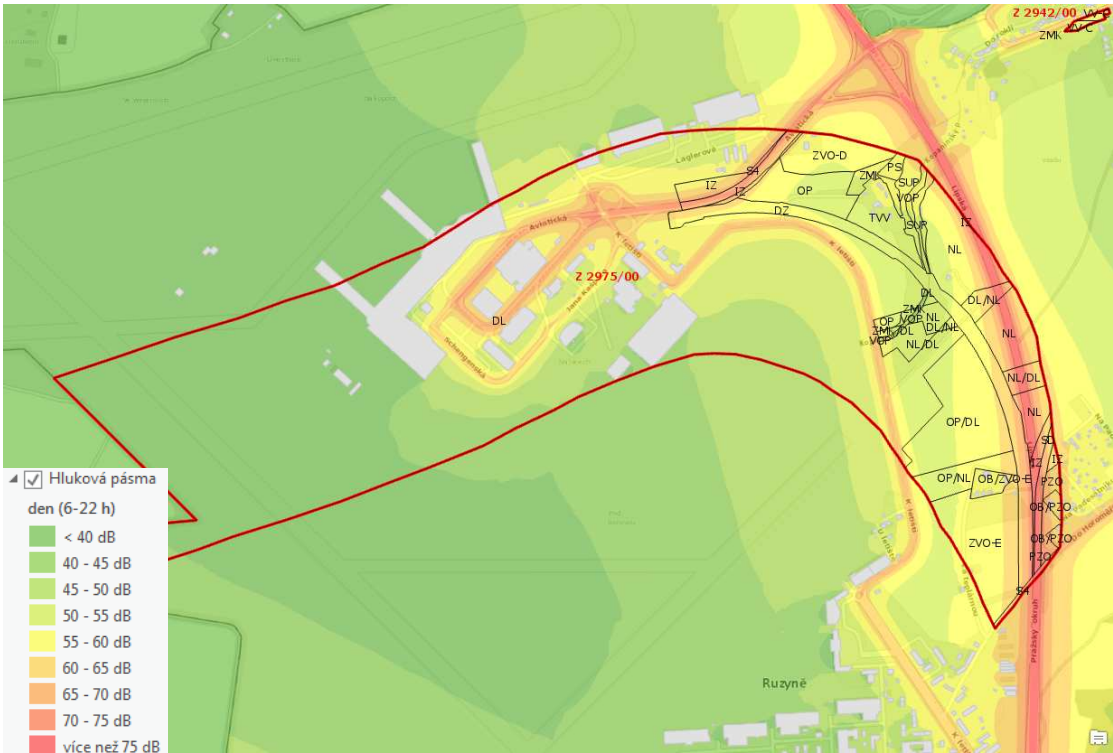

Indikátor	Popis
	272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Správný návrh těchto prostor lze provést např. tak, že budou dispozičně umístěny na stranu objektu, která není vystavena nadlimitnímu hluku z provozu na pozemní komunikaci nebo tak, že bude zajištěno větrání chráněných vnitřních prostor stavby jiným způsobem, než přímým přirozeným větráním okny. Pokud se v zájmovém území budou navrhovat chráněné venkovní prostory definované dle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (jde např. o nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci) bude nutné prověřit, jestli nejsou v těchto prostorech překračovány hygienické limity hluku ze silniční či kolejové dopravy dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V případě nutnosti bude nezbytné zajistit protihlukovou ochranu těchto prostor (více viz kapitola 4.1 a 4.2).
Návrh opatření	Respektovat výše uvedená doporučení.  Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.  Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz automobilové dopravy, stacionárních zdrojů hluku a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.1, 4.4, 4.5 a 4.6.
Závěr	Změna č. Z 2964/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

5.22. Změna č. Z 2975/00

Změna se nachází v městské části Praha 6 a Praha – Přední Kopanina, k. ú. Ruzyně, Liboc a Přední Kopanina. Změnou se nově vymezuje část železniční tratě na Letišti Václava Havla Praha. Prostorové parametry nově vymezeného úseku předmětné železniční tratě se změnou budou kvalitnější, umožní vyšší rychlost vlaků a zkrácení jízdní doby. Změnou se délka úseku železniční tratě směrem do/z Prahy na letiště zkrátí. Větší poloměr směrového oblouku nově navrženého úseku železniční tratě v území mezi Lipskou a Aviatickou ulicí u východního okraje Letiště Václava Havla Praha vyvolává posun této železniční tratě západním směrem. Její trasa je změnou vymezena podél západního okraje areálu ČOV letiště, který je v platném ÚP SÚ hl. m. Prahy vymezen plochou vodní hospodářství /TVV/. Nově vymezený úsek železniční tratě nahrazuje úsek železniční tratě vymezený v platném ÚP severně a východně od areálu ČOV letiště, který se změnou ruší. Dále se změnou nově vymezuje tunelový úsek železniční tratě v prostoru areálu Letiště Václava Havla Praha. Navrhuje se korekce trasy tunelového úseku železniční tratě, která je v platném ÚP v areálu Letiště Václava Havla Praha již vymezena, mění se poloha železniční zastávky na letišti. Celková výměra měněných ploch je 90 148 m². Změnou se vymezuje nový tunelový úsek železniční tratě pod areálem Letiště Václava Havla Praha od nově vymezené železniční zastávky na letišti směrem na západ, který umožní propojit železniční trať na Letišti Václava Havla Praha (vedenou od žst. Praha-Ruzyně jako odbočku z železniční tratě Praha-Kladno) s železniční tratí Praha-Kladno v prostoru Hostivice/Jeneč. Tímto řešením se změnou ÚP umožní přímé napojení letiště ve směru od/z Kladna a železniční trať na letiště bude v relaci Praha-Kladno průjezdná, resp. nebude (jako dosud v platném ÚP) na letišti ukončena. Grafické znázornění platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a stavu ÚP SÚ hl. m. Prahy s navrhovanou změnou je uvedené v kapitole 1.1 *Vyhodnocení vlivu souboru vybraných celoměstsky významných změn vlny V ÚP SÚ hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území* (dále jen dokumentace VVURÚ CVZ vlny V). V tabulce níže je uvedeno hodnocení akustické situace této změny ÚP SÚ hl. m. Prahy.

Tabulka 22: Vyhodnocení akustické situace změny č. Z 2975/00

Indikátor	Popis
Stávající stav	Ve stávajícím stavu je v území zdrojem hluku zejména provoz automobilové a letecké dopravy. Vymezená funkční plocha se nachází ve stávajícím ochranném hlukovém pásmu Letiště Václava Havla Praha. Lze tedy předpokládat, že hygienické limity hluku z leteckého provozu jsou ve vymezené funkční ploše překračovány. Dalším významným zdrojem hluku v území je provoz automobilové dopravy na silnici I/7 (ulice Lipská), která dočasně tvoří propojku mezi PO a dálnicí D7 a provoz automobilové dopravy na pozemních komunikacích Letiště Václava Havla Praha, především v ulici Aviatická a K Letišti.
	Akustickou situaci v území z provozu pozemní dopravy lze zjistit z hlukové mapy stavu 2016 (pro denní a noční dobu), která je veřejně dostupná na internetovém portálu „ <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a> “. Výřezy z této hlukové mapy pro zájmové území jsou uvedeny na následujících obrázcích.
	Z hlediska provozu tramvajové a železniční dopravy lze konstatovat, že jsou tyto zdroje hluku pro danou funkční plochu nevýznamné. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, letový provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk). Nejbližší železniční trať Praha – Hostivice je situována jižně od posuzované plochy ve vzdálenosti cca 1,87 km. Nejbližší tramvajová smyčka Divoká Šárka je situována jihovýchodně od posuzované plochy ve vzdálenosti cca 2,3 km.

Indikátor	Popis
	<p><b>Obrázek 55: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v denní době (6–22 h), <math>L_{Aeq,16h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p> <p><b>Obrázek 56: Akustická situace z provozu pozemní dopravy v noční době (22–6 h), <math>L_{Aeq,8h}</math> ve výšce 4 m nad terénem, stav 2016</b></p>  <p>Zdroj: <a href="http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa">http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa</a></p>



Indikátor	Popis
Výhledový stav	<p>Stavba železniční tratě na Letiště Václava Havla Praha přinese nový zdroj hluku do území. Jeho zprovozněním by mělo dojít ke zkvalitnění podmínek cestování na letiště veřejnou kolejovou dopravou, která je kapacitní a umožní snížit rozsah individuální automobilové dopravy na letiště. Z uvedených důvodů je předmětná železniční trať zařazena mezi veřejně prospěšné stavby. Lokalita se nachází v zastavěném a nezastavitelném území. Změnou dojde k rozšíření zastavitelného území. Změna nemění koncepci dopravní infrastruktury ani koncepci technické infrastruktury. Změnou se zajišťuje soulad ÚP hl. m. Prahy s nadřazenou územně plánovací dokumentací – ZÚR hl. m. Prahy.</p> <p>Dále bude v území zdrojem hluku letový provoz. Dle dostupných informací [29] o hluku z leteckého provozu Letiště Praha lze předpokládat, že v cílovém stavu s dvojicí paralelních RWY 06R/24L dojde v posuzované funkční ploše ke zvýšení akustické zátěže z letového provozu oproti stávajícímu stavu.</p> <p>K provozu tramvajové dopravy lze konstatovat, že je z hlediska akustické situace v území pro danou funkční plochu nevýznamný. Důvodem je především prostý útlum zvuku s rostoucí vzdáleností od zdroje a dominantní akustický vliv provozu ostatních zdrojů hluku (silniční provoz, železniční doprava, letový provoz, provoz stacionárních zdrojů hluku, běžný komunální hluk).</p> <p>Z hlediska provozu automobilové dopravy lze v území předpokládat změnu akustické situace oproti stávajícímu stavu v souvislosti s dostavbou silničního okruhu kolem Prahy dle platného ÚP hl. m. Prahy. Realizace posuzované změny však nebude mít z hlediska provozu silniční dopravy a s tím souvisejícím stavem akustické situace ze silniční dopravy v území žádné negativní dopady, naopak se předpokládá pozitivní vliv na snížení intenzity individuální automobilové dopravy na letiště.</p> <p>Vliv vymezené změny na akustickou situaci z železniční dopravy u okolních chráněných staveb a chráněných prostorů se předpokládá nepodstatný. Předpokládá se, že nedojde ke změnám směrového a výškového vedení trati v místech kde trasa vede územím, v jehož okolí se nacházejí chráněné stavby (obytná zástavba podél ulic Za Teplárnou a Na Padesátníku). Projektová příprava Modernizace a novostavby trati Praha-Veleslavín (včetně) Praha-Letiště Václava Havla (včetně) obsahuje akustické posouzení [35], které prokazuje, že návrh trati je v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Rizika	<p><b>Vliv na akustickou situaci u stávající okolní chráněné zástavby</b></p> <p>Nepředpokládají se žádná rizika. Projektová příprava Modernizace a novostavby trati Praha-Veleslavín (včetně) Praha-Letiště Václava Havla (včetně) obsahuje akustické posouzení, které prokazuje, že návrh trati je v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p><b>Vliv na akustickou situaci v řešené funkční ploše</b></p> <p>Vymezená změna navrhuje funkční využití, u kterého se nepředpokládá umístění nových chráněných staveb nebo chráněných venkovních prostorů do území.</p>

Indikátor	Popis
Doporučení	<p>Záměr musí respektovat požadavky vyplývající ze stávající legislativy, především ve vztahu k ochraně veřejného zdraví – zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Ve fázi projektových příprav se doporučuje zaměřit na problematiku hluku, která je limitem pro dané území, tzn. vypracovat akustické posouzení pro fázi provozu i fázi výstavby. Akustické posouzení bude řešit především vliv na okolní chráněnou stávající zástavbu. Pro prověření současného stavu z hlediska hluku se doporučuje realizovat 24 hod. měření počáteční akustické situace.</p> <p>Výstavbu objektů ve funkční ploše a s tím související provoz staveništní dopravy provádět tak, aby nedocházelo k překračování příslušných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>
Návrh opatření	<p>Respektovat výše uvedená doporučení.</p> <p>Případný návrh ochranných opatření bude vycházet ze závěrů akustického posouzení zpracovaného v době projektových příprav posuzovaného záměru a bude proveden v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Obecné možnosti snížení hlukové zátěže pro provoz železniční dopravy a výstavby jsou uvedeny v kapitolách 4.2 a 4.6.</p>
Závěr	<p>Změna č. Z 2975/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy je při respektování výše uvedených doporučení z akustického hlediska akceptovatelná. Konkrétní protihluková opatření musí být specifikována akustickým posouzením zpracovaným v době projektových příprav navržených záměrů, které bude provedeno v souladu s požadavky zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.</p>

## 6. Podklady

### 6.1. Metodické podklady

- [1] Liberko, M.: Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy. VÚVA, Brno 1991.
- [2] Kozák, J., Liberko, M.: Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy. Zpravodaj MŽP ČR č. 3/1996.
- [3] Liberko, M. a kol.: Novela metodiky pro výpočet hluku silniční dopravy. MŽP, Planeta č. 2/2005.
- [4] Liberko, M., Ládyš, L.: Výpočet hluku z automobilové dopravy. Manuál 2011. Praha, 11/2011.
- [5] Směrnice komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES.
- [6] Schall03 2014. Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege. Bundesrat, 2014.
- [7] Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí. TP 219. EDIP, 2009.
- [8] Protihlukové clony pozemních komunikací. TP 104. Ministerstvo dopravy, Odbor infrastruktury, 2008.

### 6.2. Legislativa a normy

- [9] Zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- [10] Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.
- [11] Zákon o drahách č. 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů.
- [12] ČSN ISO 1996-1. Akustika – Popis, měření a hodnocení hluku prostředí – Část 1: Základní veličiny a postupy pro hodnocení. ČNI, Praha 2004.
- [13] ČSN ISO 1996-2. Akustika – Popis, měření a posuzování hluku prostředí – Část 2: Určování hladin hluku prostředí. ÚNMZ, Praha 2009.

### 6.3. Výpočtový software

- [14] CadnaA, verze 2018 (sestavení: 163.4824), DataKustik GmbH, Německo, 2018.

### 6.4. Digitální mapové podklady

- [15] <http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa>.
- [16] Dopravně inženýrské podklady pro „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro změnu platného ÚP hl. m. Prahy č. Z 2908/00 tramvajová trať Na Veselí – Pankrác – Budějovická“, Praha 4 – Nusle, Krč. IPR Praha, květen 2018.
- [17] Dopravně inženýrské podklady pro „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro změnu platného ÚP hl. m. Prahy č. Z 2939/00 realizace parkoviště P+R u budoucí železniční zastávky Praha – Běchovice střed“, Praha 21 – Běchovice. IPR Praha, květen 2018.
- [18] Dopravně inženýrské podklady pro „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro změnu platného ÚP hl. m. Prahy č. Z 2949/00 výstavba bytových domů“, Praha 15 – Horní Měcholupy. IPR Praha, červen 2018.
- [19] Výškopis území hl. m. Prahy, vrstevnice o výškovém intervalu 1 m. IPR Praha, 2018.

- [20] Územně analytické podklady hl. m. Prahy. IPR Praha, 2018.
- [21] Uliční úseky TSK včetně zatřídění komunikací. IPR Praha, 2018.
- [22] Protihlukové a opěrné stěny na území hlavního města Prahy. IPR Praha, 2011.
- [23] Mapa protihlukových bariér na území HMP se stanovenou zvukovou pohltivostí. Centrum protihlukové ekologie, s.r.o., 2012.
- [24] Registr územní identifikace, adres a nemovitostí. ČUZK, 2018.

### 6.5. Ostatní použité podklady

- [25] Povrchy tramvajových tratí hlavního města Prahy. IPR Praha, srpen 2016.
- [26] Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy 2012 – aktualizace č. 1. EKOLA group, spol. s r.o., 2013.
- [27] Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy 2012 – aktualizace č. 1, Příloha č. 1: Akustická studie. EKOLA group, spol. s r.o., 2013.
- [28] Ročenka dopravy Praha 2017. TSK hl. m. Prahy – Úsek dopravního inženýrství, 2018.
- [29] Zpráva o hlukové situaci na letišti Praha/Ruzyně za roky 2012, 2013, 2014 a 2015, Letiště Praha, a. s., 2016.
- [30] Akční plán snižování hluku aglomerace Praha 2016, souhrnná zpráva, EKOLA group, spol. s r.o., 05/2017.
- [31] Vyhodnocení vlivu konceptu Územního plánu hlavního města Prahy na akustickou situaci. EKOLA group, spol. s r.o., 2009.
- [32] Vyhodnocení vlivů konceptu Územního plánu hlavního města Prahy na udržitelný rozvoj území. EKOLA group, spol. s r.o., 2009.
- [33] Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1, dokumentace EIA dle přílohy č. 4 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, EKOLA group, spol. s r.o., 04/2017.
- [34] Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, 2. stavba, dokumentace dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, Mgr. Michael Pondělíček, 07/2010.
- [35] Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně), Výpočet hluku ze železniční dopravy, EKOLA group, spol. s r.o., 09/2017.
- [36] Urbanistická studie – Tramvajová trať Suchdol, D3A, spol. s r.o., 2017

### 6.6. Internetové zdroje

- [37] <http://iprpraha.cz>
- [38] <http://tsk-praha.cz>
- [39] <http://szdc.cz>
- [40] <http://mapy.cz>
- [41] <http://maps.google.cz>