

1 Hodnocení hlukové situace v prostoru navrhované změny 2793/00

1.1 Obecné údaje

1.1.1 Doprava

Intenzity dopravy na komunikační síti v řešeném území byly čerpány z výhledového modelového kartogramu intenzit zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou na komunikacích pro oblast změny Z 2793/00 pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy zpracovaného IPR Praha v dubnu 2015. Tento model počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu.

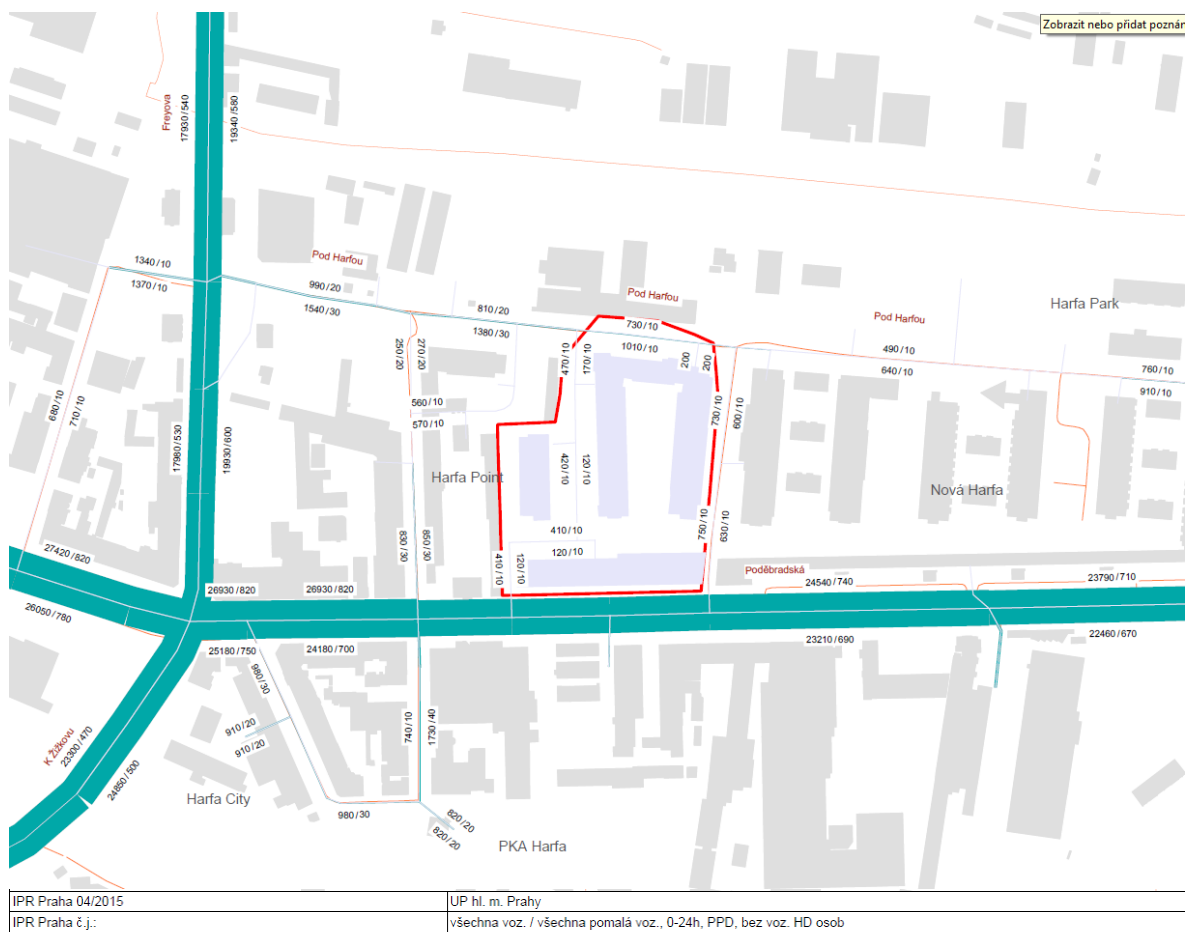
Ve výhledovém modelovém výpočtu je zahrnuta současná a připravovaná zástavba v oblasti Harfa (Nová Harfa, Harfa Park, Harfa City, Polyfunkční komerční areál Harfa a výstavba připravovaná na základě změny ÚP hl. m. Prahy č. Z 2793/00).

V komunikační síti je propojena ulice Pod Harfou do ulice Kabešova.

Dopravní prognóza zahrnuje nejen poptávku po dopravě, ale i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Jedná se tedy o scénář maximálního rozvoje, přičemž tyto podklady se s postupujícím časem ukazují být pravděpodobně nadhodnocené. Vypočtené hodnoty jsou tedy horními odhady hodnot skutečných.

Prognóza dopravy v Praze pro výhledový stav ÚP hl. m. Prahy je zpracována na základě modelového výpočtu rozvoje osobní dopravy a nákladní doprava je přiřazena k vypočtenému zatížení osobní dopravou procentním podílem podle typu komunikace a průzkumových hodnot upravených na výhledový stav.

Intenzity dopravy na komunikační síti v řešeném území jsou uvedeny v následujícím kartogramu (Obr. 1).

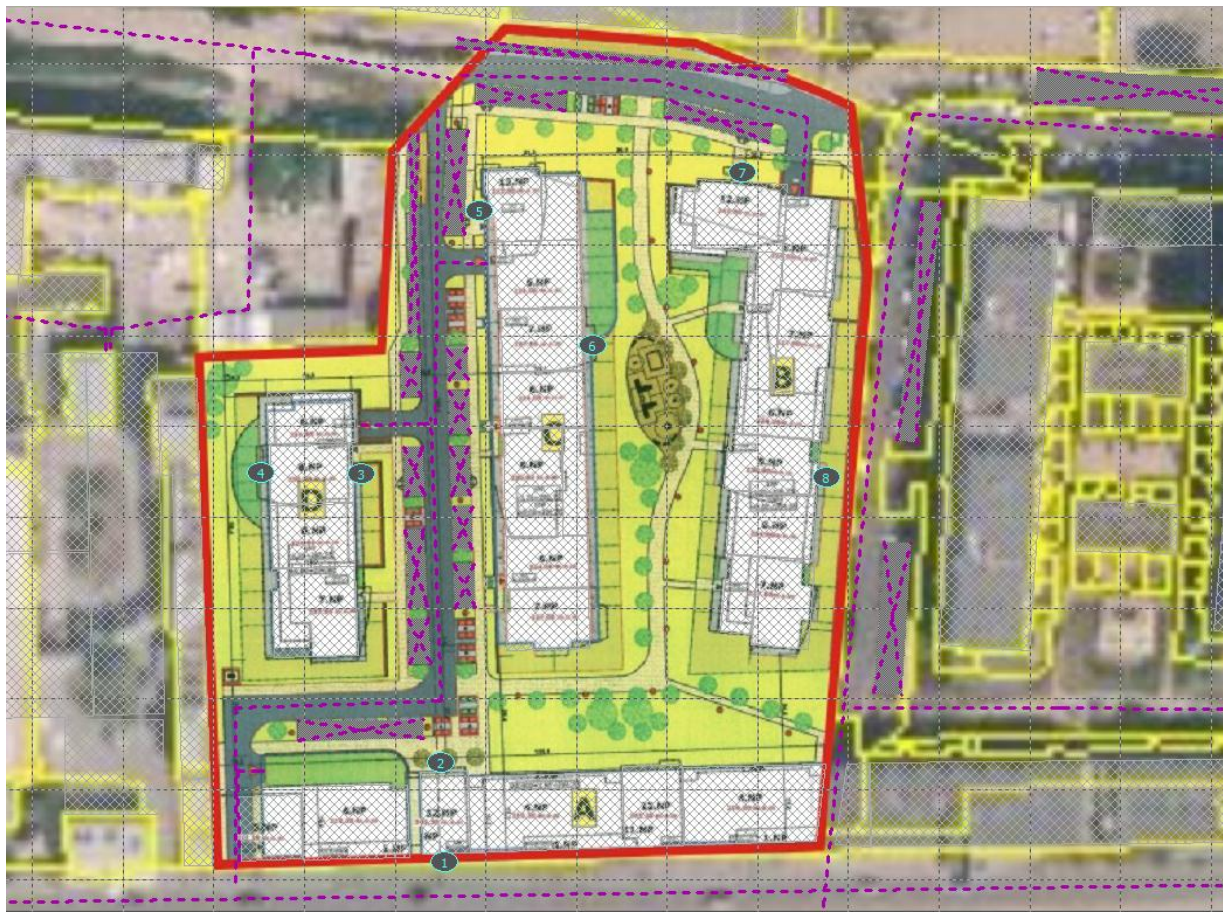


Obr. 1 Kartogram intenzit aut. dopravy UP hl. m. Prahy – Z2793/00

1.1.2 Referenční výpočtové body

Na uvažovaných bytových domech byly v různých výškách zvoleny referenční body, a to jak na vnějších fasádách orientovaných do okolních ulic (bod č.1, 3, 7, 8), tak ve vnitrobloku.

Umístění referenčních bodů je znázorněno na obrázku 1.1.2Obr. 2.



Obr. 2 Schéma umístění referenčních bodů v dotčeném území

1.2 Limitní hodnoty

Hlukové limity pro novou obytnou výstavbu jsou stanoveny nařízením vlády 272/2011 Sb. a jsou následující:

Pro hluk z dopravy na hlavní veřejné pozemní komunikaci – Poděbradská, Freyova

$$L_{Aeq,T} = 60/50 \text{ dB denní/noční doba}$$

Pro hluk z dopravy na ostatních místních komunikacích

$$L_{Aeq,T} = 55/45 \text{ dB denní/noční doba}$$

1.3 Posouzení hlukové situace

1.3.1 Prostor plánované změny 2793

Ve výpočtovém programu HLUK+ bylo provedeno vyhodnocení hluku z dopravního provozu po realizaci navrhované změny v chráněném venkovním prostoru staveb nových bytových domů v denní a noční době.

Výsledky výpočtu v jednotlivých referenčních bodech uvádí následující tabulka Tab. 1.

Tab. 1 Hluk z dopravního provozu

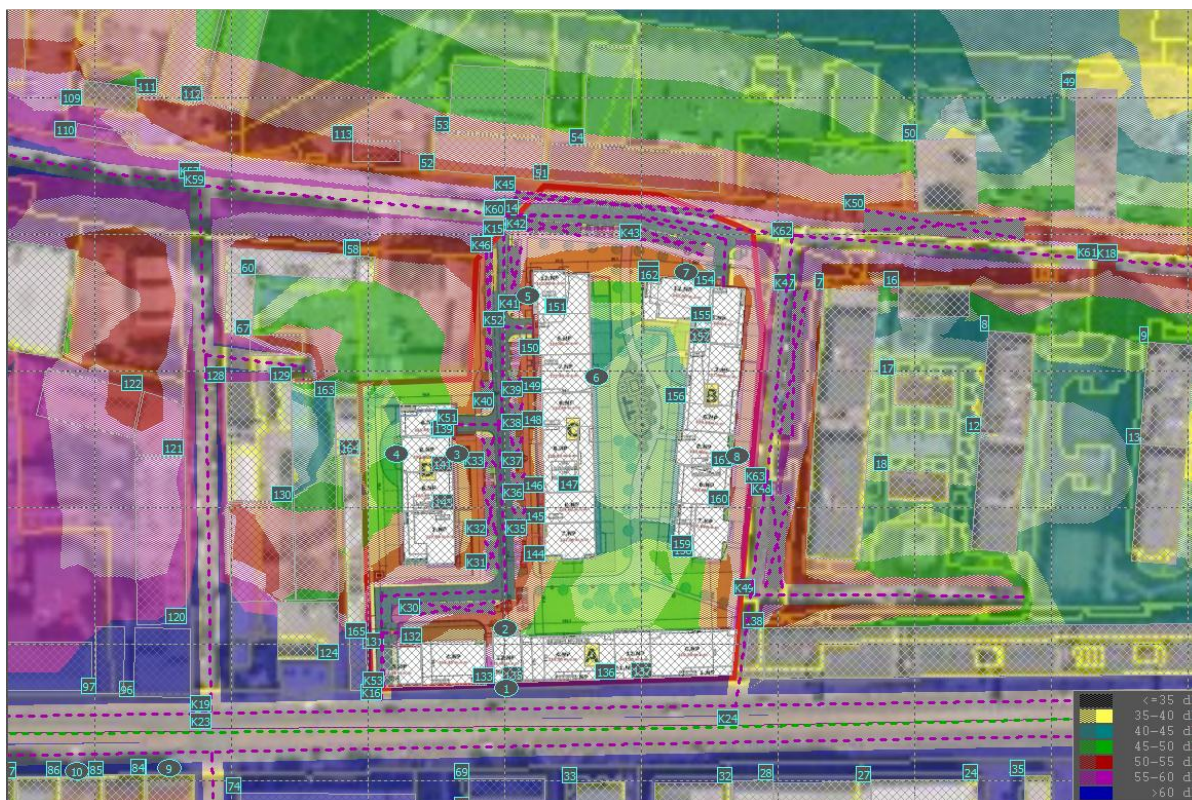
Bod	Výška [m]	Limit	LAeq [dB]	Limit	LAeq [dB]
		den	den	noc	noc
1	5	60	71.2	50	64.8
1	10	60	71.1	50	64.7
1	15	60	70.8	50	64.5
1	20	60	70.4	50	64.0
1	25	60	70.4	50	64.0
1	30	60	70.4	50	64.0
1	35	60	70.4	50	64.0
2	3	55	50.6	45	40.5
2	10	55	50.8	45	40.8
2	20	60	51.5	50	42.6
2	30	60	53.4	50	46.1
3	3	55	52.1	45	41.5
3	10	55	52.0	45	41.4
3	15	55	52.0	45	41.3
3	20	55	52.0	45	41.4
3	25	55	51.2	45	41.2
4	3	60	48.5	50	42.3
4	10	60	48.4	50	42.3
4	20	60	50.6	50	44.2
4	25	60	50.4	50	44.1
5	3	55	54.6	45	44.5
5	10	55	54.1	45	44.2
5	15	55	54.2	45	44.3
5	20	60	54.2	50	44.3
5	30	60	54.5	50	45.0
5	35	60	54.6	50	45.3

6	3	55	44.2	45	35.6
6	10	55	42.5	45	34.5
6	20	55	42.8	45	34.9
7	3	55	55.3	45	45.7
7	10	55	54.0	45	44.4
7	20	55	54.0	45	44.4
7	30	55	54.0	45	44.4
8	3	55	56.1	45	46.0
8	10	55	56.1	45	46.0
8	20	55	55.9	45	45.7

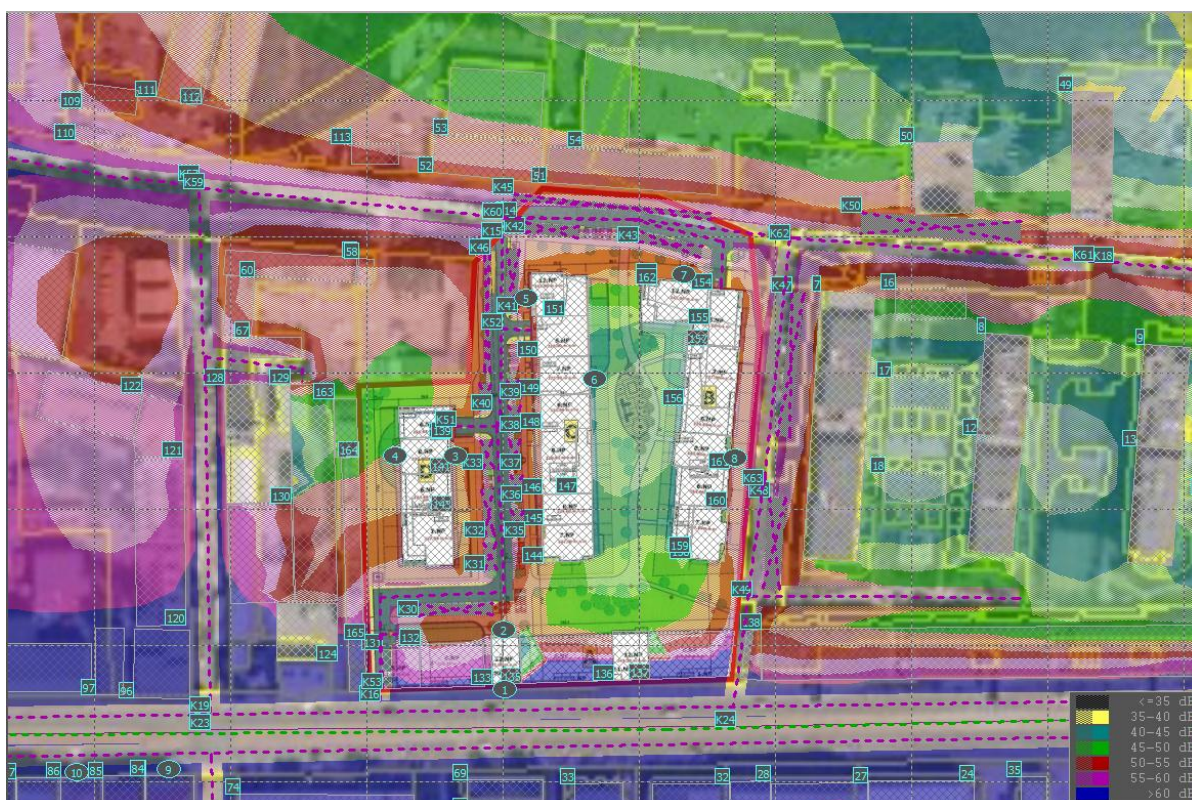
Na následujících obrázcích jsou znázorněna pásma izofon ve zvolených výškách pro denní a noční dobu.



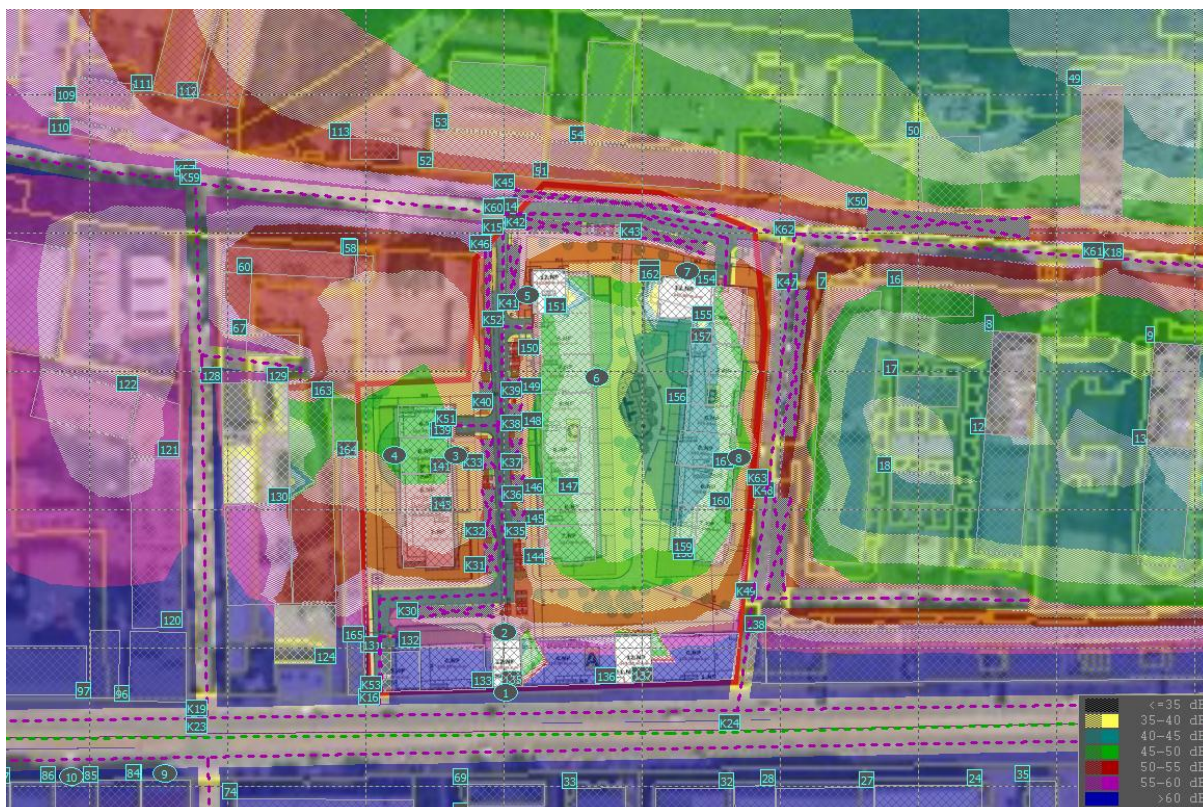
Obr. 3 Zobrazení pásem izofon ve výšce 3 m nad terénem - den



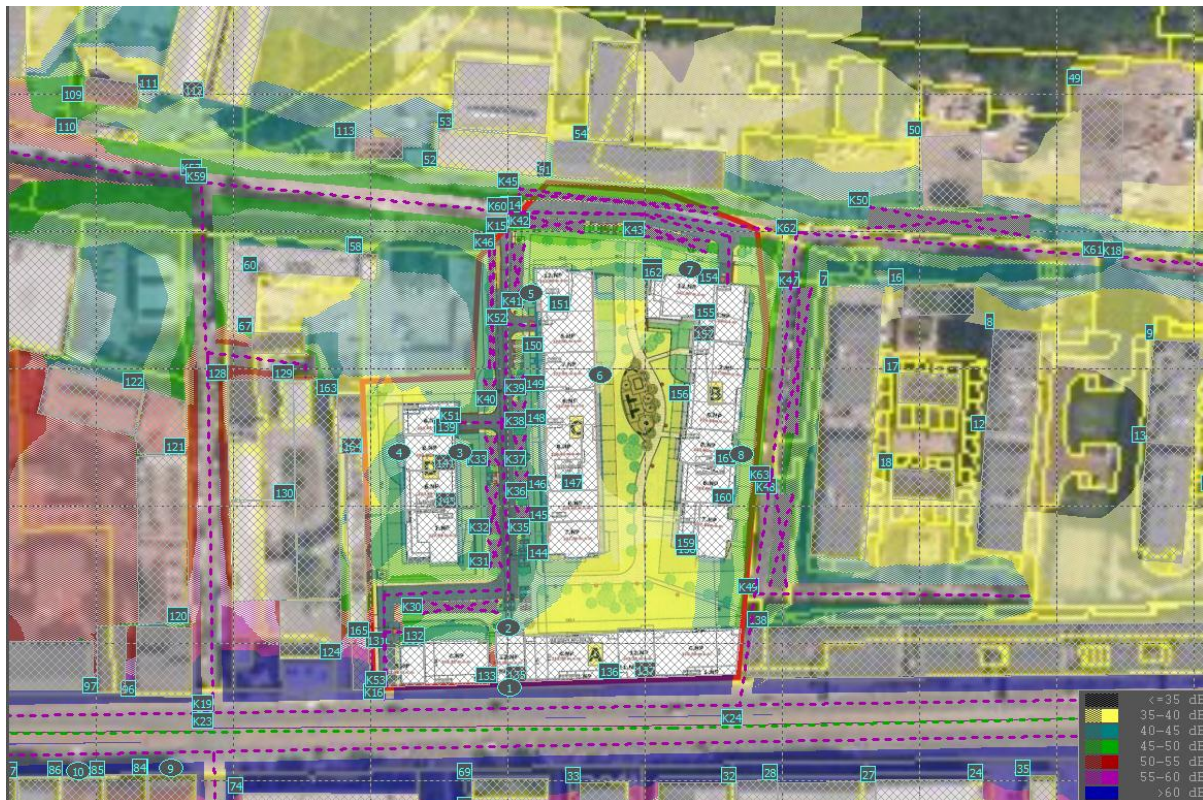
Obr. 4 Zobrazení pásem izofon ve výšce 10 m nad terénem - den



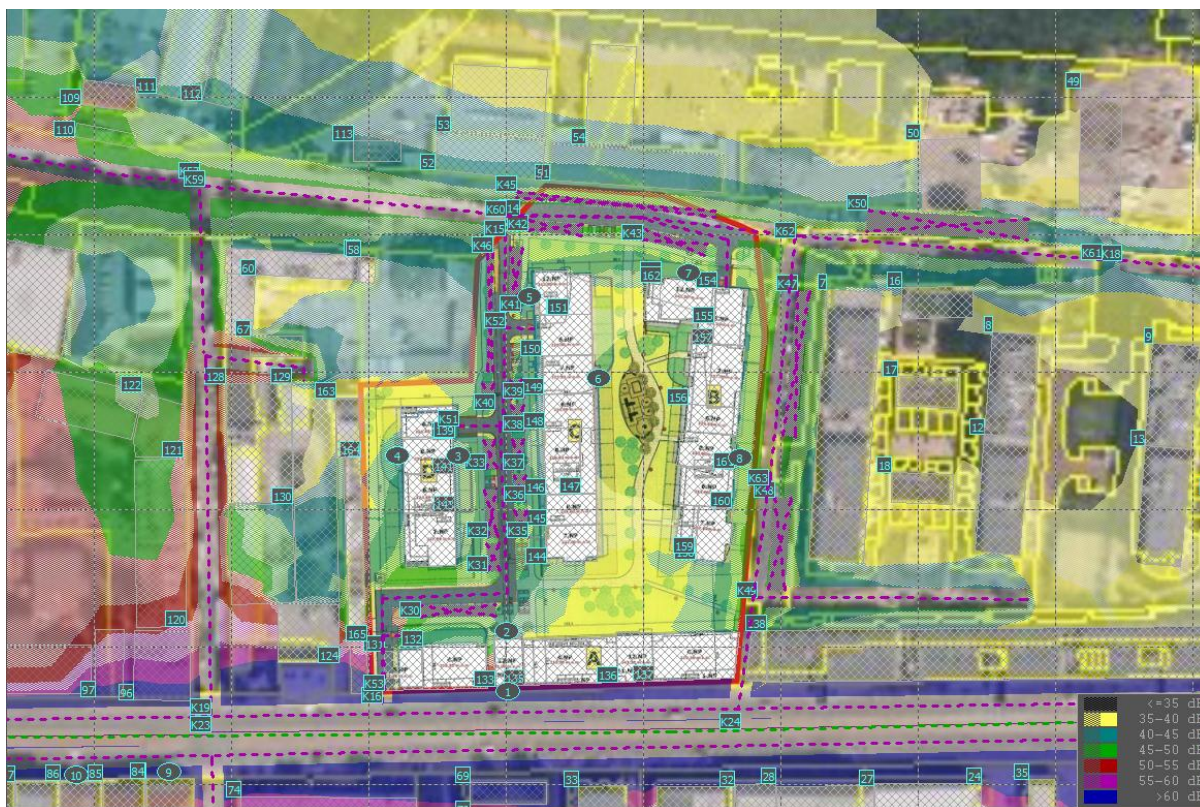
Obr. 5 Zobrazení pásem izofon ve výšce 20 m nad terénem - den



Obr. 6 Zobrazení pásem izofon ve výšce 30 m nad terénem - den



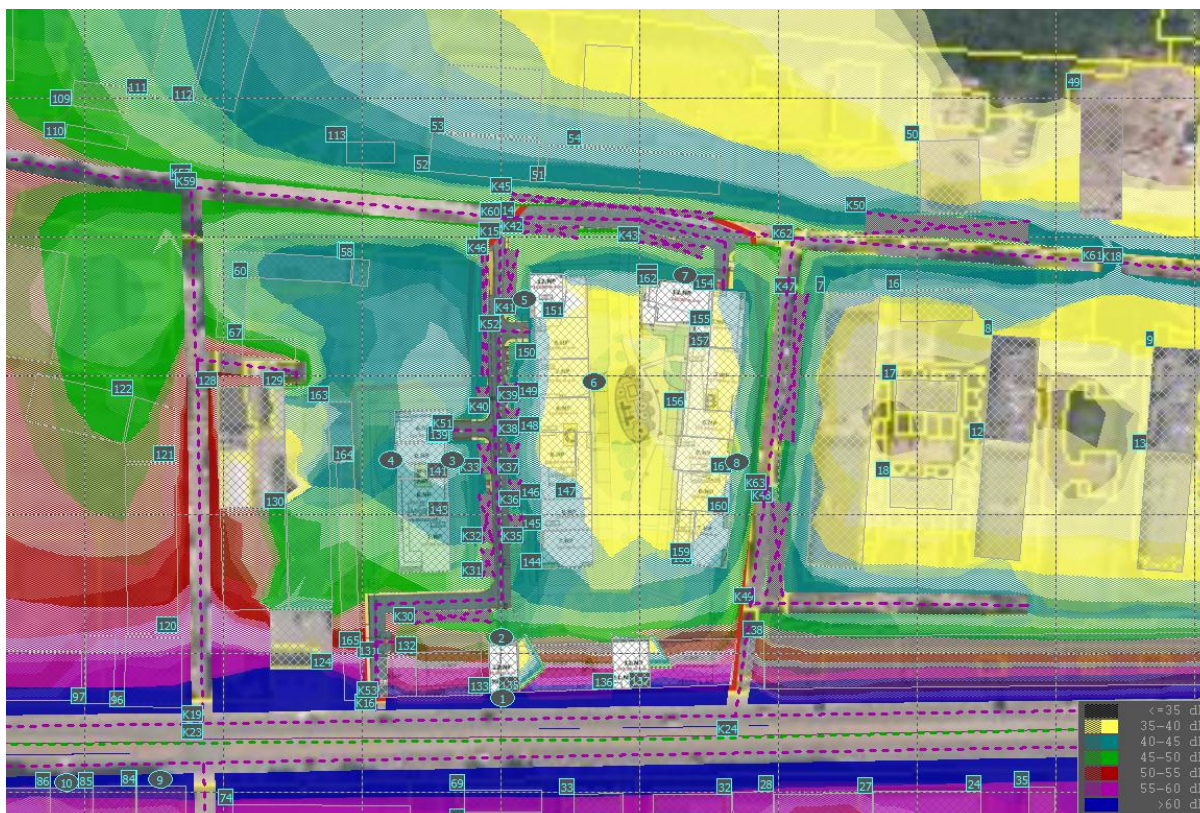
Obr. 7 Zobrazení pásem izofon ve výšce 3 m nad terénem - noc



Obr. 8 Zobrazení pásem izofon ve výšce 10 m nad terénem - noc



Obr. 9 Zobrazení pásem izofon ve výšce 20 m nad terénem - noc



Obr. 10 Zobrazení pásem izofon ve výšce 30 m nad terénem – noc

Z uvedených výsledků je zřejmé, že u fasády objektu A orientovaného do ulice Poděbradská je stanovený hygienický limit překročen jak v denní, tak noční době, nelze tedy v těchto prostorech umístit byty. V části objektu A orientované severním směrem je hygienický limit spolehlivě plněn jak v denní tak noční době. Zároveň tento objekt částečně působí jako bariéra proti pronikání hluku z komunikace Poděbradská do vnitrobloku.

Dopravní provoz na ulici Poděbradská se pak na hlukových imisích podílí významněji zejména ve vyšších patrech jižních částí objektů B, C a D. Zvýšenou úroveň hlukové zátěže lze rovněž očekávat ve vyšších patrech objektů C a D ze strany západní vlivem dopravy na frekventované komunikaci Freyova. I přesto však lze v těchto místech předpokládat plnění příslušného hygienického limitu jak v denní tak noční době.

V nižších patrech objektů převažuje vliv dopravy na místních komunikacích a venkovních parkovacích stáních. Za rizikové plochy lze označit fasády objektu C a B orientované k přilehlým komunikacím, kde dle výpočtu hodnoty ekvivalentní hladiny hluku (s ohledem na nejistotu metodiky výpočtu ± 2 dB) nelze v celé ploše zaručit spolehlivé plnění hygienického limitu v denní ani noční době. Skutečná hluková zátěž bude však silně záviset na reálných intenzitách provozu na přilehlých komunikacích (páteří komunikace mezi domy C a D, ul. Kabešova) a míře využití venkovních parkovacích stání a rovněž lze ovlivnit vzdáleností komunikací a parkovacích ploch od chráněných venkovních prostor staveb.

Nejpříznivější z hlediska zatížení zájmové plochy hlukem se jeví vnitroblok mezi objekty B a C, který je navržen jako klidová zóna s dětským hřištěm.