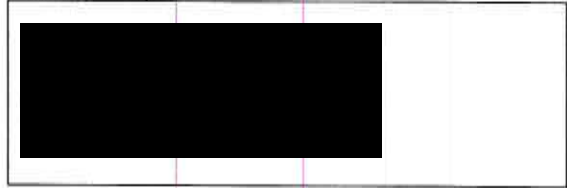


**KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE
JIHOMORAVSKÉHO KRAJE SE SÍDLEM V BRNĚ
JEŘÁBKOVA 4, 602 00 BRNO**

Číslo jednací.: KHSJM 68417/2016/BM/HOK
Spisová značka: S-KHSJM 60193/2016
Č. j. odesílatele: zn.: 10091/16

Datovou zprávou
Datovou zprávou

Vyřizuje: MVDr. Ivana Fajkošová
Tel.: 545113 016
Email: ivana.fajkosova@khsbrno.cz



V Brně dne 20. února 2017

Brno, Tramvaj Plotní – soubor staveb – etapa 2-4, dokumentace pro stavební povolení – závazné stanovisko

Na základě podání společnosti [REDACTED]

[REDACTED] zastupující na základě plné moci Statutární město Brno, se sídlem Dominikánské náměstí 1, 601 67 Brno, IČ: 44992785 (dále také jen „žadatel“), které na základě plných mocí zastupuje ostatní investory – Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4, Dopravní podnik města Brna, a. s., se sídlem Hlinky 64/151, Pisárky, 603 00 Brno a Teplárny Brno, a. s., se sídlem Okružní 828/25, Lesná, 638 00 Brno, posoudila Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, Jeřábkova 4 (dále jen „KHS JmK“) jako dotčený orgán státní správy ve smyslu § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 258/2000 Sb.“), a § 4 odst. 2 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 183/2006 Sb.“), předloženou dokumentaci pro stavební povolení stavby „Tramvaj Plotní – soubor staveb – etapa 2-4“ v Brně, k.ú. Trnitá, Komárov.

Po zhodnocení souladu předložené dokumentace s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví vydává KHS JmK pro vydání rozhodnutí podle zákona č. 183/2006 Sb. toto

z á v a z n é s t a n o v i s k o :

Se stavbou „Tramvaj Plotní – soubor staveb – etapa 2-4“ v Brně, k.ú. Trnitá, Komárov, se

s o u h l a s í .

V souladu s § 77 zákona č. 258/2000 Sb. váže KHS JmK vyslovený souhlas na splnění takto stanovených podmínek:

1. Před uvedením stavby do trvalého užívání bude po zavedení běžné organizace dopravy v lokalitě provedeno měření hluku z dopravy na pozemních komunikacích v celém řešeném úseku předmětné stavby, včetně souvisejících pozemních komunikací (výsledky měření budou vyhodnoceny na nejvyšší plánované kapacity/intenzity dopravy pozemních komunikací), které bude dokladovat nepřekročení hygienických limitů hluku stanovených v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „nařízení vlády č. 272/2011 Sb.“), pro chráněné venkovní prostory staveb a pro denní i noční dobu. Navržený rozsah měření a měřicí místa budou konzultovány s KHS JmK.
2. Před uvedením stavby do trvalého užívání bude po zavedení běžné organizace dopravy v lokalitě provedeno měření hluku z dopravy na pozemních komunikacích předmětné stavby, včetně souvisejících pozemních komunikací (výsledky měření budou vyhodnoceny na nejvyšší plánované kapacity/intenzity dopravy pozemních komunikací) dokladující, že je po realizaci navrhovaného protihlukového opatření (výměna oken s dostatečnou neprůzvučností – Dornych 55 a Plotní 25) zajištěno ve všech chráněných vnitřních prostorech staveb nepřekročení hygienických limitů hluku pro chráněné vnitřní prostory staveb a pro denní i noční dobu stanovených nařízením vlády č. 272/2011 Sb.

3. Před uvedením stavby do trvalého užívání bude dokladováno, že je ve všech stávajících chráněných vnitřních prostorech staveb situovaných do ulice s nadlimitní hlukovou zátěží z dopravy instalováno dostatečné nucené větrání a že se tak jedná o prostor před výplní otvoru obvodového pláště stavby, který je nevýznamný z hlediska pronikání hluku zvenčí – není definován jako chráněný venkovní prostor stavby ve smyslu § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb.
Měření hluku při maximálním provozu nuceného větrání musí dokladovat nepřekročení hygienických limitů hluku pro chráněné vnitřní prostory staveb a pro denní i noční dobu, které jsou stanoveny v nařízení vlády č. 272/2011 Sb.
4. Před uvedením stavby do užívání předloží investor doklad o tom, že v navrhované stavbě byly použity výrobky splňující požadavky § 3 vyhl. č. 409/2005 Sb., o hygienických požadavcích na výrobky přicházející do přímého styku s vodou a na úpravu vody, ve znění pozdějších předpisů.
5. Před uvedením stavby do užívání předloží investor vyhovující výsledky rozborů pitné vody odebrané z koncových hydrantů, po provedeném proplachu nezávadnou vodou a dezinfekci vodovodních řadů a vodovodních přípojek, v rozsahu kráceného rozboru podle přílohy č. 5 k vyhlášce MZ č. 252/2004 Sb., kterou se stanoví hygienické požadavky na pitnou a teplou vodu a četnost a rozsah kontroly pitné vody, ve znění pozdějších předpisů. Odběr vzorku pitné vody a jeho laboratorní kontrola bude zajištěna u držitele osvědčení o akreditaci, osvědčení o správné činnosti laboratoře nebo držitele autorizace.
6. Před uvedením provizorních vodovodních řadů do užívání předloží investor vyhovující výsledky rozboru pitné vody odebrané z koncových hydrantů, po provedeném proplachu nezávadnou vodou a dezinfekci vodovodního řadu a vodovodních přípojek, v rozsahu kráceného rozboru podle přílohy č. 5 k vyhlášce MZ č. 252/2004 Sb., kterou se stanoví hygienické požadavky na pitnou a teplou vodu a četnost a rozsah kontroly pitné vody, ve znění pozdějších předpisů. Odběr vzorku pitné vody a jeho laboratorní kontrola bude zajištěna u držitele osvědčení o akreditaci, osvědčení o správné činnosti laboratoře nebo držitele autorizace.

Upozornění pro příslušný stavební úřad

KHS JmK upozorňuje, že v rámci předmětné stavby, která se umísťuje do hlukem zatíženého území, je navrhováno nucené větrání stávajících obytných místností – předmětný obvodový plášť stavby není proto chráněným venkovním prostorem stavby ve smyslu § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., protože přímé větrání je zajištěno jiným způsobem a obvodový plášť není významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru staveb. Posuzovat plnění požadavků minimální výměny vzduchu v obytných místnostech dle platných norem a předpisů není v kompetenci KHS JmK.

Odůvodnění:

Dne 19.10.2016 byla KHS JmK doručena žádost (zaevidovaná pod č.j. KHSJM 60193/2016/BM/HOK) o vydání závazného stanoviska k dokumentaci pro stavební povolení předmětné stavby s přílohami – CD s projektovou dokumentací pro stavební povolení ve věci stavby „Tramvaj Plotní - soubor staveb - etapa 2-4“ z května 2016 (část A, B, C, D, E, G), kterou zpracovala [redacted] a hluková studie „Tramvaj Plotní – soubor staveb“, ze dne 30.09.2016, zpracovala [redacted]

Předložené podání v uvedené věci neodpovídalo § 37 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, protože předložená projektová dokumentace pro stavební povolení stavby neobsahovala náležitosti § 2, přílohy č. 5 části B.2.10, části B.6 písm. a) a části B.7 vyhl. č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů, kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 183/2006 Sb, příp. ve smyslu § 2 písm. h), přílohy č. 8 část A 13. písm. b), A 14. písm. c) a d) A 15. písm. d) vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 183/2006 Sb., tzn. neobsahovala zapracování všech protihlukových opatření (rozsah, parametry, technologie apod.) řešených v hlukové studii „Tramvaj Plotní – soubor staveb“ ze dne 30.09.2016 (zpracovatel [redacted] do projektové dokumentace pro stavební povolení ve věci

předmětné stavby, zejména chybějící výměna oken s dostatečnou neprůzvučností a instalace nuceného větrání u objektů k bydlení v ul. Dorných (včetně harmonogramu), zajišťující předpoklad nepřekročení hygienických limitů hluku pro chráněné venkovní a vnitřní prostory staveb dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Nedostatky podání byly uvedeny ve výzvě KHS JmK ze dne 30.11.2016, č.j.: KHSJM 69429/2016/BM/HOK, a řízení bylo usnesením KHS JmK ze dne 30.11.2016, č.j.: KHSJM 69431/2016/BM/HOK, přerušeno na dobu 60 dnů od jeho doručení.

Dne 03.02.2017 bylo doručeno doplnění podání, které bylo na KHS JmK zaevidováno pod č. j. KHSJM 06327/2017/BM/HOK. Předložená projektová dokumentace pro stavební povolení „Tramvaj Plotní - soubor staveb - etapa 2-4“ byla doplněna o část C.10 G – Protihluková stěna, clona Dorných, a o část C.10 – Rekuperační větrání bytu ve 2.NP-Dorných 122, přílohy C-01 až 03 (09/2016). Dále byly podklady doplněny o dopisy spoluinvestorů pozemní komunikace Dorných ze dne 26.01.2017 – Ředitelství silnic a dálnic ČR, Závod Brno, Šumavská 33, 602 00 Brno (podepsal ředitel Závodu Brno), a Magistrát města Brna, Odbor investiční, Kounicova 67, 601 67 Brno (podepsala vedoucí Odboru investičního MMB), ve věci závazku bezodkladného provedení nezbytných opatření (výměna oken a instalace nuceného větrání u objektů k bydlení) dle hlukové studie zpracované [redacted] zajišťující nepřekročení hygienických limitů hluku. Vzhledem k plánovanému zahájení stavby v pol. tohoto roku se očekává její dokončení do konce roku 2019, následně bude provedeno kontrolní měření hluku a po jeho vyhodnocení budou bezodkladně provedena všechna potřebná opatření.

Předmětná stavba byla posuzována podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Ve stanovisku k dokumentaci předložené v rámci zjišťovacího řízení ze dne 27.07.2005 vznesla KHS JmK připomínky. Ze stanoviska KHS JmK k dokumentaci EIA ze dne 24.10.2005 vyplynul závěr, že se zachováním obytné funkce v nadlimitně zatížených obytných domech lze souhlasit pouze v případě, že směrem k předmětným zdrojům hluku – ulici Plotní a Dorných, jsou orientovány nechráněné vnitřní prostory staveb nebo v tomto smyslu bude zajištěna rekonstrukce předmětných bytových jednotek v dalším stupni dokumentace „Tramvaj Plotní, Brno – soubor staveb“. Další možností je provedení změny využití exponovaných bytových prostor. Je třeba, aby součástí dalších stupňů dokumentace byl časový harmonogram výše uvedených požadovaných rekonstrukcí nebo změn v užívání. Ve stanovisku Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ze dne 10.03.2006 je mimo jiné uvedena podmínka č. 2 – „V průběhu další přípravy záměru prověřit možnou změnu dispozice dotčených obytných objektů tak, aby k nadlimitně zatížené pozemní komunikaci byly orientovány nechráněné vnitřní prostory bytů a chráněné vnitřní prostory byly orientovány na straně odvrácené od komunikace. Další možností je provedení změny využití exponovaných bytových prostor pro nebytové účely. Součástí dalších stupňů dokumentace bude časový harmonogram uvedených opatření.“

K předmětné stavbě vydala KHS JmK podmíněně kladné stanovisko k dokumentaci pro územní rozhodnutí ze dne 31.08.2006 č.j. 14726/2006/BM/HOK/Kr, č.d. BM/17630/2006/HOK. V tomto stanovisku KHS JmK mimo jiné stanovila:

- V dalším stupni projektové dokumentace je třeba dokladovat, že záměr je navržen tak, že jeho výstavbou i provozem nebudou překročeny hygienické limity hluku pro chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb stanovené nařízením vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Na základě tohoto vyhodnocení je třeba posoudit reálnost nejen organizačních, ale i technických opatření, která zajistí nepřekročení limitů stanovených cit. nařízením vlády a tyto skutečnosti zpracovat v dokumentaci předkládané na KHS JmK k posouzení.
- Dále bude v dalším stupni dokumentace dokladováno, že během realizace stavby nebudou v chráněných objektech dotčených stavbou překročeny hygienické limity hluku pro chráněné venkovní prostory staveb a chráněné vnitřní prostory staveb stanovené nařízením vlády č. 148/2006 Sb. V hodnocení bude zohledněna hluková zátěž ze stacionárních i mobilních zdrojů hluku, technologie výstavby, dopravní hlučnost (staveništní dopravu vést mimo centrální část města Brna i mimo hustě obydlené oblasti), denní a noční provoz a další. Závěry hlukového vyhodnocení prokazující nepřekročení hygienických limitů, vč. jeho zadávacích podmínek a případných protihlukových opatření, budou zapracovány v projektové dokumentaci pro stavební povolení.

Před vydáním výše uvedeného stanoviska k dokumentaci pro územní rozhodnutí vrátila KHS JmK předmětnou dokumentaci k doplnění o podklady dokladující možnou změnu dispozice dotčených obytných objektů tak, aby k nadlimitně zatíženým komunikacím byly orientovány nechráněné prostory bytů a chráněné vnitřní prostory bytů byly orientovány na straně odvrácené od komunikací, případně provedení změny využití exponovaných bytových prostor pro nebytové účely. Časový harmonogram

uvedených opatření požadovala KHS JmK s ohledem na rozsah a závažnost projednávaného záměru z hlediska požadavků na ochranu veřejného zdraví zpracovat jako součást dokumentace pro územní řízení. Dokumentace pro územní rozhodnutí byla následně doplněna o „Postup řešení negativního vlivu hluku“ ze dne 15.08.2006 ve smyslu:

1. Budou osloveni vlastníci zasažených objektů.
2. Bude detailně proveden technický a ekonomický rozbor jednotlivých budov tak, aby bylo možno zodpovědně stanovit, zda je možné u nemovitosti za přiměřené náklady kalkulovat s pozdější rekonstrukcí objektu spojenou se změnou dispozice, či se změnou v užívání. V krajním případě bude nemovitost navržena k vykoupení a následné demolici. To v případě, že nebude možné jiným způsobem vyhovět platné legislativě.
3. Zmíněný rozbor bude předložen Radě města Brna ke schválení.
4. Schválené změny dokumentace budou zapracovány do PD pro SP. Postup prací bude stanoven tak, aby v době kolaudace stavba splňovala veškeré limity platné v době kolaudace.

V identifikačních údajích stavby v předložené dokumentaci bylo uvedeno, že charakterem stavby se jedná o novostavbu a rekonstrukci.

Projektová dokumentace pro stavební povolení ve věci předmětné stavby „Tramvaj Plotní – soubor staveb“, která byla KHS JmK předložena dne 18.07.2008, neobsahovala návrh protihlukových opatření řešící ochranu chráněných venkovních prostor staveb, který by zajistil předpoklad splnění požadavků nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, a zákona č. 258/2000 Sb. Předložený návrh projektové dokumentace nebyl dostatečně doplněn ani po vyzvání k odstranění vad podání, proto s takto zpracovaným návrhem projektové dokumentace pro stavební povolení nemohla KHS JmK z hlediska ochrany veřejného zdraví souhlasit a následně vydala nesouhlasné závazné stanovisko pro stavební povolení ze dne 04.11.2008, č.j. 70411/2008/BM/HOK, č.d. BM/54696/2008/HOK.

Předložené podání ve věci vydání závazného stanoviska KHS JmK pro stavební povolení stavby „Tramvaj Plotní – soubor staveb – etapa 2-4“ v Brně, k.ú. Trnitá, Komárov, které bylo doručeno dne 25.01.2016 a zaevidováno pod č.j. KHSJM 3521/2016/BM/HOK, mělo vady spočívající v nedostatečném vyhodnocení hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích v předmětné lokalitě a způsobu řešení ochrany před hlukem z automobilové dopravy i během realizace stavby dokladující reálný předpoklad nepřekročení hygienických limitů hluku pro chráněné venkovní prostory staveb stanovené nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. KHS JmK vyzvala žadatele k odstranění vad žádosti ve lhůtě do 60 dnů a současně řízení v uvedené věci přerušila usnesením, č.j. KHSJM 7813/2016/BM/HOK, následně lhůtu k odstranění vad podání prodloužila usnesením, č.j. KHSJM 17530/2016/BM/HOK, na dobu do 30.05.2016. Protože nedostatky žádosti nebyly ve stanové lhůtě odstraněny a tyto nedostatky bránily v pokračování předmětného řízení, bylo řízení ve věci vydání závazného stanoviska KHS JmK pro stavební řízení zastaveno usnesením, č.j. KHSJM 31981/2016/BM/HOK, ze dne 13.06.2016.

Předmětem aktuálně předložené dokumentace je stavba „Tramvaj Plotní - soubor staveb - etapa 2-4“, která zahrnuje kompletní rekonstrukci všech veřejných ploch v předmětném prostoru, včetně rekonstrukce inženýrských sítí. Přelozkou tramvajové trati z ul. Dorných do ul. Plotní dojde k uvolnění prostoru ulice Dorných pro individuální automobilovou dopravu. V ulici Dorných stavbou vznikne kapacitní čtyřpruhová komunikace, připravená odklonit značnou část automobilové dopravy z centra města. Navrženým dopravním řešením, s propojením stávajících ulic Svatopetrské a Masné, lze výrazně upravit směr dopravních proudů v jižním segmentu města. Z ulice Plotní se stane zklidněná komunikace. Mimo tramvajové dopravy se v uličním prostoru bude odehrávat pouze doprava obslužná. V úseku Zvonařka – Nová bude automobilová doprava vyloučena úplně. Stavba technicky akceptuje již realizovanou komunikaci Nová Agrozet mezi ulicemi Masnou a Dorných (etapa 1). Pro zajištění dosažení parametrů komunikací a umístění všech potřebných zařízení a inženýrských sítí byla v rámci stavby Tramvaj Plotní (etapa 0) provedena výrazná sanace – demolice stávajících objektů, a to jak technických budov, tak objektů k bydlení. V uličním profilu Plotní budou vybudovány nové protihlukové stěny zajišťující nepřekročení stanovených hygienických limitů hluku z tramvajové dráhy. Tyto stěny budou vybudovány v rámci související stavby Tramvaj Plotní – protihlukové stěny, která je podmiňující pro kolaudaci celé stavby a musí být realizována současně se stavbou Tramvaj Plotní. Veškeré inženýrské sítě budou rekonstrukcí upraveny na parametry vyhovující současným technickým normám, kapacitně bude území připraveno na další investiční akce. V technologické části budou provedeny úpravy a výstavba nových částí zařízení SSZ a doplnění kamerových systémů dopravního podniku a Brněnských komunikací a.s. Bude vybudována nová technologická lávka pro převedení vodovodu přes Ponávku.

Stavba „Tramvaj Plotní – soubor staveb“ je rozdělena do deseti základních etap výstavby, které jsou definovány stejným modelem dopravní obsluhy, objízdnymi trasami a způsobem náhradní autobusové a tramvajové dopravy během stavebních prací.

Přerušeni tramvajového provozu ve druhé etapě bude již trvalé až do propojení nově vybudované tramvajové trati v ulici Plotní do prostoru OD Tesco v sedmé etapě výstavby. V rámci předložené etapizace je ve třetí a čtvrté etapě budována uliční fronta, včetně nové kapacitní kanalizace a ostatních sítí v ulici Dornych v úseku od Svatopetrské po Zvonařku. V těchto etapách je v ulici Plotní po jejím stávajícím povrchu a šířkovém uspořádání vedena objízdna trasa silničního provozu a není proto možné v této době budovat novou tramvajovou trať v ulici Plotní

Přehled etap:

Etapa 0 – předchází vlastním stavebním pracím, v předstihu se vybudují areály zařízení staveniště,

Etapa 1 – zaústění kanalizace na ulici Konopná, Nová Agrozet, Komárovská,

Etapa 2 – přerušeni tramvajového provozu, překlenutí kanalizace pod tramvajovým tělesem a polovinou Svatopetrské, dokončení Nová Agrozet, Komárovská, provizorní komunikace v místě tramvajového pásu, dálková doprava bude odkláněna na objízdku po ulici Olomoucké,

Etapa 3 – zaústění ulice Dornych do ulice Svatopetrské v úseku od Nové Agrozet po konec stavby ve směru na Komárov, včetně kanalizace a ostatních inženýrských sítí,

Etapa 4 – ulice Dornych v úseku Zvonařka-Nová Agrozet včetně kanalizace a všech inženýrských sítí,
Etapa 5 – ul. Plotní od Svatopetrské po Zvonařku a od Zvonařky k Vařkovce včetně inženýrských sítí, tramvajové trati, zastávek, PHS, komunikací vnitrobloků, Kovářské a Spěšné,

Etapa 6a – křižovatka Plotní - Zvonařka, jižní polovina Opuštěné/Zvonařky, vč. kanalizace,

Etapa 6b – křižovatka Plotní - Zvonařka, severní polovina Opuštěné,

Etapa 6c – propojení tramvajové trati přes křižovatku Plotní - Zvonařka,

Etapa 7 – propojení tramvajové trati do Komárova u Křenové, zrušení smyčky Zvonařka a lávek pro pěší u ÚAN, NAD po Plotní k novým zastávkám,

Etapa 8 – křižovatka Dornych - Úzká a západní polovina Plotní mezi Úzkou a Opuštěnou,

Etapa 9 – křižovatka Dornych - Zvonařka,

Etapa 10 – dokončení napojení ul. Dornych, východní polovina do stávajícího stavu.

Etapa 2

V této etapě již dojde z důvodu překlenutí kanalizace pod tramvaj v ulici Svatopetrské k přerušeni tramvajové trati a od začátku této etapy bude přerušena tramvajová doprava směr Komárov. Bude zavedena náhradní autobusová doprava od smyčky Trnitá do smyčky Komárov. V této etapě bude náhradní autobusová doprava vedena po ulici Dornych. Tato etapa probíhá časově souběžně se závěrem etapy 1 a propojí se tak všechny rozpracované větve kanalizace a části komunikačních řešení. Realizují se části kanalizace pod bývalou tramvajovou tratí do Komárova a pod polovinou ulice Svatopetrská ve směru do Komárova. Pro potřeby budoucích stavebních postupů se vybuduje v místě bývalého tělesa tramvajové trati provizorní silniční komunikace. Při zaústění ulic Dornych a Plotní do ulice Svatopetrská zůstanou pro silniční provoz pouze dva jízdní pruhy – jeden pro každý směr. Proto dálková doprava bude odkláněna na objízdku po ulici Olomoucké.

Etapa 3

Předmětem je zaústění ulice Dornych do ulice Svatopetrská v úseku od Nové Agrozet po konec stavby ve směru na Komárov, včetně kanalizace a ostatních inženýrských sítí. Během celé této etapy je přerušena tramvajová doprava směr Komárov a je zavedena náhradní autobusová doprava od smyčky Trnitá do smyčky Komárov v ulici Plotní. Budou zde přeloženy i ostatní autobusové linky MHD, které jsou ve stávajícím stavu vedeny po ulici Dornych. Tramvajová doprava pak bude přerušena až do konce etapy sedmé, kdy dojde k propojení nové tramvajové trati. V této třetí etapě výstavby se dokončují části kanalizace v rámci této uliční fronty, propojí se části kanalizace a dalších IS vybudovaných v předchozích etapách. V rámci uliční fronty se vybudují veškeré inženýrské sítě zahrnuté ve stavbě v technologickém pořadí – od nejhluběji uložených, po svody a vpusti umístěné pod povrchem. V této etapě je přerušena silniční doprava po ulici Dornych a veškerá doprava je situována do ulice Plotní, kde je pro pojiždění využívána provizorní silniční komunikace v místě bývalého tělesa tramvajové trati, kde budou k dispozici pouze dva jízdní pruhy – jeden pro každý směr, tak jako v předchozí etapě na ul. Dornych. Vzhledem k tomu, že v zaústění ulice Plotní do ulice Svatopetrská budou opět pouze dva jízdní pruhy, pro odlehčení dopravní situace bude i nadále dálková doprava odkláněna na objízdku po ulici Olomoucká. Místní obsluha severní části ulice Dornych, která nebude upravována, bude možná.

Etapa 4

Předmětem je ulice Dornych v úseku Zvonařka – Nová Agrozet, včetně kanalizace a všech inženýrských sítí. V rámci této etapy se provedou veškeré stavební práce v tomto úseku uličního profilu v ulici Dornych, a to za stejných zásad jako v předchozí etapě. Všechny sítě se průběžně propojují do svých částí vybudovaných v předchozí etapě. Tato ulice je trvale uzavřena. Objízdná trasa je vedena po ul. Plotní – Svatopetrská, kde při zaústění do ulice Svatopetrská již bude doprava vedena po novém silničním povrchu v definitivní šířkové úpravě. Provizorní komunikace v místě tramvajového tělesa z předchozí etapy již bude demontována. Vzhledem ke zvýšenému provozu staveništní dopravy v této části města a kapacitě stávajícího uličního profilu v ulici Plotní bude v průběhu tohoto stavebního postupu dálková doprava nadále odkláněna na objízdku po ulici Olomoucká. Tramvajový provoz do Komárova je stále dlouhodobě přerušen. Je zavedena náhradní autobusová doprava po ulici Plotní, kde jsou přeloženy i ostatní autobusové linky MHD, které jsou ve stávajícím stavu vedeny po ulici Dornych.

Ul. Svatopetrská-Dornych 1. část – vozovka komunikace I.tř. je navržena obousměrná, směrově rozdělená 2x2 jízdní pruhy, v místech odbočovacích pruhů pro levé odbočení je nerozdělená s celkově 5 jízdními pruhy – asfaltový koberec mastixový se sníženou hlučností LSMA8 40 mm. Součástí je napojení místních komunikací Nová Agrozet a Za Mostem na navrhovanou komunikaci I.tř. v místě křižovatek. Jsou to komunikace obousměrné, dvoupruhové, v místě napojení rozšířené o levý odbočovací pruh. Stávající ulice Kovářská mezi ul. Plotní a Dornych se bude rekonstruovat, jednosměrná ve směru Dornych-Plotní s jedním jízdním pruhem a šikmým parkovacím pruhem pro 47 automobilů. Ul. Svatopetrská 2. část – pravostranně za křížením s ul. Nová Agrozet se přimyká k ul. Plotní samostatné směrové řešení komunikace vedené pod názvem Svatopetrská. Ul. Nová Agrozet Komárovská-Plotní navržena s požadavkem na nízkou hlučnost krytu. Ul. Dornych 2. část – úsek Dornych-Zvonařka a končí na ulici Dornych před křižovatkou Dornych-Nová Agrozet, kde se napojuje na Svatopetrská-Dornych 1. část, se navrhuje asfaltový koberec mastixový se sníženou hlučností LSMA8 40 mm. V současné době v daném území komunikace ul. Nová (Rosická) neexistuje. V ploše budoucí komunikace se nachází stávající zástavba, která musí být před její výstavbou demolována.

Konstrukce vozovky Plotní 1. část a 3. část je navrhována s krytem s nízkou hlučností, Plotní 2. část bez požadavku na protihlukový kryt. Dále se realizuje ul. Spěšná spojující ul. Dornych a Plotní. Při rekonstrukci stávající křižovatky Zvonařka-Plotní v prostoru komunikace ul. Zvonařka navrhován asfaltový koberec mastixový se sníženou hlučností LSMA 8, 40 mm. Ul. Dornych 3. část začíná u MHD Úzká a končí křižovatkou Dornych-Zvonařka a je navrhován asfaltový koberec mastixový se sníženou hlučností LSMA8, 40 mm.

V rámci realizace stavby dojde k rekonstrukci stávajících a výstavbě nových vodovodů a přípojek v zájmové lokalitě, v dostatečné kapacitě pro potřeby využití území. V dokumentaci jsou navrženy vodovodní řady A1 a A2 v ul. Svatopetrská a Dornych, řad A2 na své trase přechází vodoteč Mlýnský náhon a potrubí bude uloženo na konstrukci stávajícího mostu, řad A6 v ul. Kovářská, vodovodní přípojky a šachty. Vodovodní řady B1, B2, B3, B4 jsou navrženy v ul. Dornych, Spěšná, řady D3 v ul. Zvonařka, přípojky a šachty. Vodovodní řady C1 a C2 jsou navrženy v ul. Svatopetrská, řady C3, C5, C8 v ul. Plotní, Spěšná, Rosická, řad C6 v ul. Dornych, řady C4 a C9 v ul. Plotní a Železniční, řad C7 v ul. Zvonařka, řad D2 v ul. Dornych a Přízova, řad A4 v ul. Nová Agrozet a Plotní, řad A8 v ul. Komárovská, přípojky a šachty. Vodovodní řad D1 je navržen v ul. Dornych, řad D4 v ul. Zvonařka, přípojky a šachty.

V rámci projektu je zpracován rovněž návrh řešení a postup pro zajištění náhradního zásobování vodou. Veškeré činnosti, které by mohly omezit či přerušit dodávku vody v daném území budou vždy předem konzultovány s provozovatelem vodovodu (Brněnské vodárny a kanalizace, a.s.), rovněž konkrétní způsob náhradního zásobování vodou dotčených odběratelů v dané situaci. Uvedené úseky s vynuceným náhradním zásobováním vychází z dostupných podkladů o trasách stávajících sítí a postupu stavebních prací a mohou být rozšířeny z důvodu nových skutečností zjištěných až v průběhu výstavby (např. odlišné trasování stávajících inženýrských sítí, změna trasování nových sítí ap.). V těchto úsecích, kde bude nutné odstavit stávající potrubí z provozu dříve, než bude uvedeno do provozu nové, se předpokládá zřízení provizorních vodovodních řadů vedených po povrchu a přepojení veškerých vodovodních přípojek na tyto řady. Přesné umístění těchto provizorních řadů bude určeno dodavatelem stavby na základě postupu stavebních prací tak, aby byla minimalizována možnost jejich poškození a poškození přepojených přípojek v důsledku stavební činnosti. V případě, že budou tyto řady křížit koridory pro pohyb osob či mechanismů v průběhu výstavby, budou v těchto

místech zřízeny provizorní přechody nad potrubím dostatečných rozměrů a nosnosti, aby nedošlo k jeho poškození. Výstavba s nutností náhradního zásobování vodou by měla proběhnout v klimaticky vhodném období – v měsících duben až říjen. V případě překročení tohoto intervalu je nutné zajistit dostatečnou tepelnou izolaci potrubí, včetně vodovodních přípojek. Po uvedení nových řadů do provozu budou provizorní řady a ostatní materiál demontovány a po kontrole mohou být dále použity pro provizorní zásobování v jiných úsecích stavby. Náhradní zásobování vodou bude zřízeno v úsecích – ul. Dornych, Svatopetrská (řady A1, A2), ul. Kovářská (řad A6), ul. Dornych, Spěšná (řady B1, B2, B3, B4), ul. Svatopetrská (řady C1, C2), ul. Plotní, Spěšná, Rosická (řady C3, C8, C5), ul. Plotní, Železniční (řady C4, C9, C11), ul. Dornych, Přízova (řad D2), ul. Komárovská (řady A4, A8), ul. Dornych (řad D1), ul. Zvonařka (řad D4).

Předloženou hlukovou studii „Tramvaj Plotní – soubor staveb“ se 14 přílohami, ze dne 30.09.2016, zpracovala [REDAKCE]

Samotné řešení stavby vychází ze záměru územního plánu města Brna. Součástí stavby je nejen přeložení tramvajové dopravy z ulice Dornych do ulice Plotní, ale zároveň maximální segregace tramvajové dopravy od ostatních druhů doprav. Ulice Plotní by se měla stát maximálně zklidněným uličním prostorem bez průjezdné automobilové dopravy. Na druhé straně silniční doprava bude kumulována do prostoru ulice Dornych. V daném území je řešeno téměř tři sta stavebních objektů, včetně úprav inženýrských sítí, z toho rekonstrukce cca 4 200 m vozovek a chodníků, přeložka tramvajové trati v délce cca 1 300 m. Realizace stavebních objektů je rozdělena do několika etap, a to tak, aby se dalo stavět s co nejmenším zásahem do organizace dopravy v dané oblasti. Konceptně je tedy navržen postup tak, aby práce na rekonstrukci inženýrských sítí a následně vozovek zajistily převedení automobilové dopravy do ulice Dornych a teprve poté mohly proběhnout práce v prostoru ulice Plotní s přeložkou tramvajové trati. Po dobu výluky tramvaje bude hromadná doprava do oblasti Komárova zajištěna autobusovou dopravou. Pro zlepšení dopravní situace během výstavby již bylo realizováno propojení ul. Dornych a Masná novou komunikací (Nová Agrozet). Změna dopravního systému může mít vedle pozitivních stránek i negativní vliv na úroveň hlukové zátěže chráněného venkovního a vnitřního prostoru staveb, především v prostoru ulice Dornych. Rovněž dopravní omezení v průběhu některých etap výstavby mohou znamenat riziko zvýšení hlukové zátěže podél objízdných tras. Předmětem tohoto podkladu je vyhodnocení hlukové zátěže po zprovoznění stavby i během její realizace a v případě negativního dopadu návrh opatření.

Místní komunikace Plotní je v současné době významnou dopravní tepnou města Brna. Po realizaci stavby se z ní stane zklidněná ulice s tramvajovou dopravou po celé délce a omezenou automobilovou dopravou (v úseku u autobusového nádraží dokonce bez ní). Ve výhledovém období, tak bude na většině úseků této místní komunikaci dominantním zdrojem hluku tramvajová dráha. Silniční doprava se může významněji podílet na hlukové zátěži pouze v úseku od křižovatky s ul. Železniční po ul. Svatopetrská. Chráněnou zástavbu ulice Plotní tvoří po levé straně jedno i vícepodlažní objekty k bydlení v souvislé zástavbě, částečně s nebytovými objekty. Vzdálenost této zástavby od jízdních pruhů je minimální. Od komunikace ji odděluje jen chodník. Na pravé straně je zástavba s chráněným venkovním prostorem pouze v úseku od křižovatky s ul. Železniční směrem k ulici Svatopetrské. Vzdálenost této zástavby od osy výhledové tramvajové trati je cca 35 m.

Ulice Dornych, v úseku Zvonařka-Svatopetrská (sil. I/41), se stane po realizaci stavby významnou dopravní komunikací města Brna. Stávající tramvajová trať se přesune do ul. Plotní a komunikace se rozšíří a zkapacitní. V dopravním komunikačním systému tak převezme silnice I/41 v úseku Zvonařka-Svatopetrská stávající funkci ulice Plotní a její využití tak bude odpovídat její kategorizaci. Do doby realizace Bratislavské radiály bude významným dopravním tahem, spojujícím vnitřní městský okruh a centrum města Brna s dálnicí D1, D2 i silnicí II/380. V prostoru ul. Dornych a v jejím nejbližším okolí bude dominantním zdrojem hluku automobilová doprava. Vliv tramvajové dráhy je minimální. Ulice Dornych je v celém úseku navržena jako čtyřpruhová, směrově nerozdělená městská komunikace. Nejvyšší povolená rychlost je 50 km/h. Chráněnou zástavbu zde tvoří vícepodlažní objekty k bydlení s minimální vzdáleností od komunikace, od jejího kraje ji odděluje pouze chodník.

Současné nízké intenzity dopravy na stávajících jednosměrných ulicích Široká a Kovářská by se po realizaci stavby neměly zvýšit, neboť hlavní spojovací komunikací ulic Plotní a Dornych bude prodloužená ul. Rosická. Ta je situovaná do prostoru mezi průmyslovou zástavbou a železniční tratí. V jejím bezprostředním okolí se nenachází žádná zástavba s chráněným venkovním prostorem.

Hlukové posouzení bylo provedeno pro období zprovoznění stavby – výpočtový rok 2020 a pro výhledové období (výpočtový rok 2030). Pro srovnání byly výpočty doplněny vyhodnocením stávajícího stavu na základě namodelovaných hodnot intenzit dopravy. Pro zjištění hluku z tramvajové dopravy byla použita nizozemská výpočtová metodika RMR2, publikovaná v "Rekenen Meetvoorsschrift Railverkeerslawaaai 96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996". Pro stanovení hluku ze silniční dopravy byla použita francouzská výpočtová metodika NMPB/XPS 31-133. Výpočty hlukové zátěže v prostoru ulic Dornych a Plotní, pro stávající stav i pro výhledová období, byly provedeny výpočtovým programem LimA 5.5. Výpočty ekvivalentních hladin akustického tlaku A ($L_{Aeq,T}$) v prostoru ulice Za Mostem, před i po realizaci stavby, na objízdných trasách během realizace a odhad hluku z kritické stavební činnosti (odstraňování původní vozovky v ul. Plotní), byly provedeny programem HLUKPLUS, verze 8.28. Výsledné hodnoty $L_{Aeq,T}$ výpočtových bodů jsou korigovány na vliv odrazů od fasád objektů, před kterými jsou umístěny.

Výsledky výpočtů hlukové zátěže z tramvajové a silniční dopravy, získané výpočtovou metodikou LimA 5.5, stejně tak jako odhad dopadu změny hlukové zátěže na objízdných trasách, při kterém bylo použito výpočtové metodiky Hlukplus, spadají do třídy přesnosti II (± 2 dB). Vzhledem ke skutečnosti, že hlukový model vypracovaný firmou Ecological Consulting a.s. byl nakalibrován dle výsledků měření hluku v ulicích Plotní a Dornych a pro upřesnění vlivu tramvajové dopravy se využila měření na ulicích Husova, Selská i na rekonstruované trati na ulici Milady Horákové (s obdobným konstrukčním provedením tramvajové trati jako na ulici Plotní), je reálný předpoklad, že této přesnosti bylo dosaženo.

V předpokládaném období uvedení stavby do provozu (cca r.2020) nedojde na komunikační síti města Brna k žádným dopravním stavbám, které by významněji ovlivnily zatížení tohoto dopravního tahu. Ve výhledovém období (r. 2030) se uvažuje s realizací Bratislavské radiály a doplnění komunikační sítě o propojení ulice Nová Agrozet-Plotní s ulicí Pražákova (Heršpická) a prodloužení komunikace Rosická. Realizace staveb VMO Tomkovo náměstí, Rokytova a Žabovřeská nebudou mít na zatížení ulice Dornych prakticky žádný vliv.

Podklady o intenzitách silniční dopravy byly získány z dopravně inženýrského oddělení firmy Brněnské komunikace a.s. Intenzity tramvajové dopravy použité ve výpočtu, provedeném firmou Ecological Consulting a.s., byly získány z jízdních řádů Dopravního podniku města Brna a.s. Pro výhledové období není předpokládán nárůst počtu spojů.

Hodnoty ročních průměrů denních intenzit (RPDI) byly pro všechna hodnocená časová období získány pomocí dopravního modelu města Brna. Vzhledem k rozsahu komunikační sítě v něm zahrnuté a dané podrobnosti mezioblastních vztahů neumožňuje tento model přesně stanovit zatížení některých dopravně nevýznamných komunikací, a proto nejsou ve zpracovaném hlukovém modelu zahrnuty minimálně zatížené jednosměrné ulice Kovářská a Spěšná.

Ve výpočtech hluku z tramvajové a silniční dopravy pro časová období 2016, 2020 i 2030 je uvažováno na všech úsecích s maximální povolenou rychlostí 50 km/h. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ v 26 výpočtových bodech (dále také „VB“) reprezentují hlukovou situaci v chráněném venkovním prostoru v blízkosti ul. Plotní a Dornych v příslušném časovém období. Uvedená čísla představují hodnotu hluku dopadajícího na fasádu objektu. Vypočtené hodnoty $L_{Aeq,T}$ zahrnují vliv všech protihlukových opatření navržených dle doporučení hlukového posouzení této stavby „Tramvaj Plotní“ z prosince 2015, zpracovaného [redacted]

[redacted] a zahrnutých do projektové dokumentace posuzované stavby.

Stanovení hlukové zátěže z dopravy v roce 2000 a změna po realizaci stavby

Dle § 12 odst. 6 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. lze 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 (dále také „SHZ“) uvedené v tabulce č. 1 části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení uplatnit v případě, že rozdíl mezi stávající nebo předpokládanou výhledovou hlukovou zátěží a stavem k rozhodnému datu 01.01.2001 není vyšší než 2 dB.

Starou hlukovou zátěží se rozumí hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněných venkovních prostorech staveb působený dopravou na pozemních komunikacích nebo drahách, který existoval již před 1. lednem 2001 a překračoval hodnoty hygienických limitů stanovené k tomuto datu pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb. Hluk v chráněných venkovních prostorech staveb na hodnocených pozemních komunikacích existoval již před 01.01.2001 a překračoval hodnoty hygienických limitů stanovených k tomuto datu.

Pro zjištění, zda se hluk z dopravy na pozemních komunikacích zvýší či nezvýší o více jak 2 dB, byly posuzovány hlukové emise v r. 2000, 2020 a 2030. Do hodnocení byl zahrnut jak vliv změny zatížení i skladby dopravního proudu na posuzované komunikační síti, tak i vliv změn vozového parku. Aby bylo možné objektivně srovnat hlukové zatížení v různých časových obdobích, bylo nutné vycházet ze srovnatelných dopravně inženýrských údajů, tzn. hodnoty intenzit dopravy zadávaných do výpočtů jsou ze stejného profilu komunikace a zároveň je i plně srovnatelná kategorizace vozidel – stejná metodika sčítání a kategorizace vozidel (přepočet na RPD). Pro vyhodnocení změny hlukové zátěže bylo vybráno pět úseků na ulici Dornych a po jednom úseku na ulici Plotní, Svatopetrské a Zvonařka. Hlukové posouzení stavu 2000 nezahrnuje nepříznivý vliv krytu vozovky (zakrytí tramvajové trati betonovými panely) na ulici Dornych v úseku Plotní-Svatopetrská.

Posouzení stavu po realizaci stavby (r. 2020)

Relativně malá hodnota navýšení hlukových emisí po zprovoznění stavby Tramvaj Plotní, s ohledem na podstatné zvýšení intenzit automobilové dopravy na většině úseků oproti časovému období roku 2000, je způsobena kromě vlivu zlepšeného stavu silničních vozidel také vlivem nízkohlučného krytu vozovky. V některých úsecích přispěla k dalšímu snížení hluku také eliminace odrazů od protilehlé zástavby její sanací. Zvýšení hluku bylo zjištěno na ul. Dornych, a to o 1,5 – 1,9 dB.

Posouzení výhledové komunikační sítě v r. 2030

Výhledová síť, uvažovaná při stanovení intenzit dopravy pro období roku 2030, zahrnuje na rozdíl od stavu r. 2020 Bratislavskou radiálu, propojení ulic Heršpická (Pražákova) a Plotní a dále realizaci celé prodloužené ul. Rosická. Kromě těchto staveb se předpokládá i zprovoznění dalších úseků VMO (Tomkovo náměstí, Rokytova), které ale dopravní zatížení sledované oblasti neovlivní. Následkem doplnění komunikační sítě o uvedené úseky nedojde dle dopravního modelu města Brna na většině posuzovaných ulic proti časovému období roku 2020 k nárůstu intenzit dopravy. To ve svém důsledku znamená, že ve většině míst chráněného venkovního prostoru bude nejvyšší hluková zátěž po realizaci stavby a v následujících letech do doby zprovoznění výše uvedených staveb.

Lze předpokládat, že na žádném posuzovaném úseku nedojde v roce 2030 ve srovnání s rozhodným datem k navýšení hlukových emisí ze silniční dopravy o více než 2 dB, max. navýšení do 1,6 dB.

Stanovení hygienických limitů

Pro zjištění hlukové situace v roce 2000 byly využity hlukové modely komunikací Dornych a Plotní, které zobrazují situaci zástavby korespondující se stavem roku 2000. V hlukové studii jsou uvedeny nejvyšší ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ($L_{Aeq,T}$) v chráněném venkovním prostoru u všech úseků ulic Plotní a Dornych.

Pokud hlučnost existující v chráněných prostorech k rozhodnému datu nepřekročila hygienický limit pro SHZ (tzv. podmíněně tolerovatelná hluková zátěž), pak je tento stav tolerován do doby, než se prokazatelně zhorší. Tolerovatelná hluková zátěž je stav, kdy skupina obyvatel u silnice nebo dráhy je exponovaná hlukem, který představuje určité zvýšení zdravotního rizika, avšak tato expozice nepřekročí hranici, která bude znamenat vážné ohrožení zdraví. Pokud dojde k překročení hygienických limitů SHZ, jedná se o nepřijatelný stav, který musí být řešen protihlukovými opatřeními zajišťujícími postupné snižování nevyhovující hlukové zátěže.

Z výpočtů vyplývá předpoklad, že v ul. Dornych nebude po realizaci stavby možné uplatnit korekci pro SHZ. K rozhodnému datu byl hygienický limit se SHZ pro noční dobu ($L_{Aeq,8h} = 60$ dB) překročen ve všech úsecích ul. Dornych a pro denní dobu ($L_{Aeq,16h} = 70$ dB) byl překročen ve dvou úsecích ze čtyř s tím, že v r. 2020 i r. 2030 je reálný předpoklad dalšího navýšování hlukové zátěže, místo aby bylo zajištěno její postupné snižování. V úseku Úzká-Zvonařka je předpoklad snížení hlukové zátěže o 1,1 – 2,4 dB v r. 2020 a o 2,6 – 4,0 dB v r. 2030. V úseku Široká-Svatopetrská lze reálně předpokládat další zvýšení nadlimitní hlukové zátěže o 1,6 – 1,9 dB v r. 2020 a o 1,1 – 1,6 dB v r. 2030, proto je pro tento úsek a noční dobu stanoven nový hygienický limit hluku.

S ohledem na to, že hodnota hluku působeného dopravou v noční době na předmětném úseku pozemní komunikace byla k rozhodnému datu vyšší než hodnota uvedená v tabulce č. 2, části A, přílohy č. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., tak se k hygienickému limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ stanovenému podle § 12 odstavce 3 tohoto nařízení vlády přičte další korekce + 5 dB.

Na základě vypočtených hodnot jsou pro ul. Svatopetrská, Zvonařka a Plotní stanoveny hygienické limity hluku se SHZ pro chráněné venkovní prostory staveb $L_{Aeq,16h} = 70$ dB pro denní dobu a $L_{Aeq,8h} = 60$ dB pro noční dobu.

Pro ulici Dornych v úseku Úzká–Zvonařka jsou stanoveny hygienické limity hluku se SHZ pro chráněné venkovní prostory staveb $L_{Aeq,16h} = 70$ dB pro denní dobu a $L_{Aeq,8h} = 60$ dB pro noční dobu. Pro ulici Dornych v úseku Široká–Svatopetrská je stanoven hygienický limit hluku se SHZ pro chráněné venkovní prostory staveb $L_{Aeq,16h} = 70$ dB pro denní dobu a pro noční dobu je stanoven nový hygienický limit hluku pro chráněné venkovní prostory staveb $L_{Aeq,8h} = 55$ dB.

Vyhodnocení hluku z tramvajové dráhy

rok 2016

Ve všech výpočtových bodech v ul. Dornych, kde je za stávajícího stavu tramvajová dráha provozována, je předpoklad nepřekročení hygienických limitů hluku pro chráněné venkovní prostory staveb a pro denní i noční dobu se zachováním korekce pro starou hlukovou zátěž $L_{Aeq,16h} = 70$ dB v denní době a $L_{Aeq,8h} = 60$ dB v noční době.

r. 2020 a 2030

V části ulice Dornych, kde tramvajová dráha zůstává zachována (směr od centra – křižovatky s ulicemi Úzká a Plotní), je předpoklad nepřekročení hygienických limitů hluku ve dne $L_{Aeq,16h} = 70$ dB i v noci $L_{Aeq,8h} = 60$ dB s rezervou, protože zde je možné korekci pro SHZ zachovat (VB 1 $L_{Aeq,16h} = 63,6$ dB a $L_{Aeq,8h} = 53,9$ dB).

Ulice Plotní v úseku Dornych-Zvonařka nebyla hodnocena, neboť se zde nevyskytuje zástavba s chráněným venkovním prostorem ani chráněný venkovní prostor. Ve všech výpočtových bodech reprezentujících nejzatíženější chráněné venkovní prostory staveb (dále také jen „CHVenPS“) v ul. Plotní, kde bude tramvajová dráha nově realizována (přesun z ul. Dornych, kde se ruší), byly stanoveny hygienické limity hluku pro CHVPS v ochranném pásmu dráhy (dále také jen „OPD“) v denní době $L_{Aeq,16h} = 60$ dB a v noční době $L_{Aeq,8h} = 50$ dB. Z vypočtených hodnot vyplývá, že vyjma jednoho výpočtového bodu v nejvyšším 3. NP v noční době (VB2 $L_{Aeq,16h} = 61,8$ dB a $L_{Aeq,8h} = 52,1$ dB) byly vypočteny podlimitní hodnoty nebo se stanovené hygienické limity nacházejí v pásmu nejistoty výpočtu (max. $L_{Aeq,16h} = 61,4$ dB a $L_{Aeq,8h} = 51,7$ dB).

Navržená protihluková opatření – hluk z dopravy na tramvajové dráze

a) protihlukové provedení tramvajového tělesa

Tramvajové těleso se v ulici Plotní dělí z hlediska konstrukce na 2 úseky. Od začátku úpravy v ulici Dornych po křižovatku s ulicí Nová Agrozet je konstrukce tvořena žlábkovými kolejnicemi NT3 na železobetonových panelech DZP s tuhým upevněním. Kolejnice budou opatřeny pryžovými protihlukovými bokovnicemi. Pod patou kolejnice je pryžový podkladní pás. Kryt tramvajového tělesa je navržen asfaltový s možností poježdění automobily. Konstrukční podkladní vrstvy jsou uloženy na antivibrační rohoži, která zabraňuje pronikání vibrací do okolní zástavby. V druhém úseku, od křižovatky s ulicí Nová Agrozet do konce úpravy v ulici Svatopetrské, je konstrukce tvořena kolejnicemi tv. 49E1 na betonových pražcích s pružným upevněním. Kolejnice jsou opatřeny pryžovými protihlukovými bokovnicemi pro zatrávněný svršek. Pražce jsou uloženy na šterkovém loži. Kryt tramvajového tělesa je navržen jako zatrávněný. V úseku se zatrávněným krytem a pražci ve šterkovém loži nejsou antivibrační rohože navrženy, protože v této konstrukci je účinnost těchto opatření minimální. Použití výše uvedených protihlukových úprav znamená dle provedených srovnávacím měření snížení hlukové zátěže minimálně o 2 dB.

b) protihlukové stěny

Na ulici Plotní byly navrženy protihlukové stěny podél tramvajové trati před obytnými objekty i mezi kolejemi. Celková délka stěn je 394 m podél kolejí a 275 m uprostřed kolejí:

- PHS 1a (délka 25 m, výška 3,5+1,05 m se zalomením 1,8 m, průhledná – odrazivá)
- PHS 1b (délka 55 m, výška 3,5+1,05 m se zalomením 1,8 m, průhledná – odrazivá)
- PHS 1c (délka 20 m, výška 3,5+0,53 m se zalomením 0,9 m, průhledná – odrazivá)
- PHS 2a (délka 40 m, výška 0,9 m, oboustranně vysoce pohltivá)
- PHS 2b (délka 40 m, výška 0,9 m, oboustranně vysoce pohltivá)
- PHS 3 (délka 75 m, výška 3,8 m, průhledná – odrazivá)
- PHS 4 (délka 55 m, výška 1,5 m, oboustranně vysoce pohltivá)
- PHS 5 (délka 35 m, výška 3,4 m, průhledná – odrazivá)
- PHS 6a (délka 12 m, výška 3,5+0,53 m se zalomením 0,9 m, průhledná – odrazivá)
- PHS 6b (délka 35 m, výška 3,5+1,05 m se zalomením 1,8 m, průhledná – odrazivá)
- PHS 6c (délka 22 m, výška 3,5 m, průhledná – odrazivá)

PHS 6d (délka 23 m, výška 3,5+1,05 m se zalomením 1,8 m, průhledná – odrazivá)
 PHS 6e (délka 58 m, výška 3,0 m, průhledná – odrazivá)
 PHS 7a (délka 10 m, délka 0,9 m, oboustranně vysoce pohltivá)
 PHS 7b (délka 73 m, výška 0,9 m, oboustranně vysoce pohltivá)
 PHS 7c (délka 58 m, výška 0,9 m, oboustranně vysoce pohltivá)

c) Skladba vozového parku

Z hlediska snahy o maximální snížení hlukových emisí se dle možností DPMB a.s. doporučuje přednostně nasadit typ tramvaje 13T, případně soupravu LF2 + LF1. Pro sólo provedení potom LF2. Další možností snížení hlukových emisí z tramvajové dopravy je snížení rychlosti tramvajových souprav.

Vyhodnocení hlukové situace v chráněném venkovním prostoru

Přesunutí tramvajové dopravy do ulice Plotní, spolu s omezením průjezdné silniční dopravy v tomto prostoru, zásadním způsobem ovlivní hlukovou situaci v chráněném venkovním prostoru objektů k bydlení umístěných v ul. Plotní. Významné snížení hlukových emisí z automobilové dopravy a protihlukovými opatřeními snížený negativní účinek tramvajové dopravy znamená, že po realizaci stavby zde prakticky nebude v žádném místě chráněného venkovního prostoru staveb překročen hygienický limit pro hluk ze silniční dopravy. Výjimkou je dům Plotní č.o. 25, umístěný na křižovatce ulic Zvonařka a Plotní, kde je ale nadlimitní hluková zátěž způsobena hlukem ze silniční dopravy na ulici Zvonařka (silnice I/42).

Důsledná protihluková opatření, uplatněná na snížení hluku z tramvajové dopravy, se pozitivně projeví na úrovni hlukové zátěže z tohoto zdroje. Pouze u objektů s třemi a více nadzemními podlažími, hrozí v těchto vyšších podlažích riziko překročení stanovených hygienických limitů hluku (60/50 dB).

Rozměry protihlukových stěn jsou limitovány výsledky statického posouzení, možností jejich založení a zejména bezpečností provozu. Proto v nejvyšších patrech objektů nemají dostatečnou účinnost. Protihlukové stěny uprostřed kolejí byly původně navrženy o výšce 1,5m, kdy jejich poloha a vysoká pohltivost snižovaly hluk šířený od kol tramvajových souprav. S ohledem na bezpečnost provozu byla nutná jejich redukce na výšku pouze 0,9 m téměř u všech stěn. Snížené stěny mají velmi omezený vliv na šíření hluku. Přestože jsou protihlukové stěny, dle vyjádření projektanta, navrženy v maximální možné velikosti, je riziko překročení hygienického limitu u těchto objektů:

- Plotní 25 - rohový objekt křížení s ul. Zvonařka – nelze zde umístit dostatečně dlouhou PHS, stěna je odsazena od kolejí (3. NP překročení o 2,1 dB, 2.NP o 0,7 dB)
- Plotní 25 a - stěna je odsazena od kolejí (3. NP-překročení o 1,3 dB)
- Plotní 31 - stěna je odsazena od kolejí (3. NP-překročení o 1,7 dB)
- Plotní 39 - (3.NP-překročení o 0,6 dB)

Pokud by se snížila rychlost jízdy tramvajových souprav v tomto zklidněném prostoru, mohly by se nejvyšší hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A snížit i o více než 1 dB. Další snížení hlukové zátěže z tramvajové dopravy je bohužel limitováno technickými parametry vozidel, která z tohoto pohledu nepatří do technologické špičky.

Vyhodnocení hluku z dopravy na pozemních komunikacích

Plotní (VB2-13)

Z výpočtů hluku z automobilové dopravy pro r. 2016 je zřejmé překročení hygienických limitů se SHZ $L_{Aeq,16h} = 70$ dB i $L_{Aeq,8h} = 60$ dB v chráněných venkovních prostorech, kde je ul. Plotní dominantním zdrojem hluku – nejvyšší vypočtené hodnoty $L_{Aeq,16h} = 72,7$ dB a $L_{Aeq,8h} = 65,6$ dB. Na základě žádosti vlastníka pozemní komunikace v ul. Plotní bylo vydáno rozhodnutí o časově omezeném povolení provozu nadlimitního zdroje hluku ze dne 30.05.2015, č.j. KHSJM 22577/2014/BM/HOK. Po realizaci stavby s významným snížením automobilové dopravy v ul. Plotní se předpokládá nepřekročení hygienických limitů hluku se SHZ v r. 2020 i v r. 2030 – v r. 2020 se předpokládá nejvýše $L_{Aeq,16h} = 61,4$ dB a $L_{Aeq,8h} = 54,7$ dB a v r. 2030 $L_{Aeq,16h} = 61,6$ dB a $L_{Aeq,8h} = 54,9$ dB. Ve výpočtových bodech VB2 a VB3 (Plotní 25 a 25a), kde se Plotní kříží s ul. Zvonařka (VMO) je dominantní příspěvek doprava z ul. Zvonařka – pro r. 2020 se předpokládá nejvýše $L_{Aeq,16h} = 62,9$ dB a $L_{Aeq,8h} = 56,2$ dB a v r. 2030 $L_{Aeq,16h} = 62,6$ dB a $L_{Aeq,8h} = 55,9$ dB. Po realizaci stavby dojde po porovnání s r. 2016 ke značnému snížení hluku z automobilové dopravy, v r. 2020 snížení hluku o 6-22 dB v denní době a o 6-20 dB v noční době, v r. 2030 se předpokládá situace obdobná.

Dornych (VB1 a VB14-26)

V r. 2016 byly vypočteny ve dvou VB (1 a 21) nadlimitní hodnoty hluku v noční době $L_{Aeq,8h} = 62,3$ až 63,9 dB, hygienický limit hluku se SHZ pro noční dobu ve VB 21 a hygienický limit hluku se SHZ

pro denní dobu v obou VB se nachází maximálně v pásmu nejistoty výpočtu (do $L_{Aeq,16h} = 70,7$ dB, $L_{Aeq,8h} = 61,0$ dB). Na základě žádosti vlastníka pozemní komunikace v ul. Dornych v úseku Úzká-Zvonařka bylo vydáno rozhodnutí o časově omezeném povolení provozu nadlimitního zdroje hluku ze dne 30.04.2015, č.j. KHSJM 15571/2015/BM/HOK, a to na dobu do 31.12.2020.

V úseku Úzká-Zvonařka (VB 1 a 21) je v r. 2020 ve VB 1 předpoklad překročení hygienického limitu hluku se SHZ v noční době a v r. 2030 se hygienický limit se SHZ pro noční dobu nachází v pásmu nejistoty výpočtu, ostatní výpočty předpokládají nepřekročení hygienických limitů hluku se SHZ v r. 2020 a 2030.

V úseku Široká-Svatopetrská byly v r. 2020 nejvyšší hodnoty vypočteny ve VB 15 až 20 – $L_{Aeq,16h} = 68,5 - 69,0$ dB a v r. 2030 ve VB 17 až 20 – $L_{Aeq,16h} = 68,1 - 69,0$ dB, hygienický limit se SHZ pro denní dobu se nachází v pásmu nejistoty výpočtu – riziko nadlimitní hlukové zátěže. V noční době byla ve VB 15 až 20 vypočtena nadlimitní hluková zátěž $L_{Aeq,8h} = 60,2 - 62,0$ dB, tzn. předpoklad překročení nově stanoveného hygienického limitu hluku pro noční dobu ($L_{Aeq,8h} = 55$ dB) a dokonce riziko překročení hygienického limitu se SHZ ($L_{Aeq,8h} = 60$ dB).

U objektů podél ulice Svatopetrské by nemělo dojít po realizaci stavby, ani v dalším časovém období, k navýšení hlukové zátěže – předpoklad nepřekročení stanovených hygienických limitů hluku se SHZ pro chráněné venkovní prostor staveb a pro denní i noční dobu.

U vysokopodlažní obytné zástavby v ulici Za Mostem se sice v roce 2016 projevil vliv realizované místní komunikace Nová Agrozet na nevýznamném zvýšení hlukové zátěže v chráněném venkovním prostoru bytového domu, nejméně vzdáleného od této komunikace (Za Mostem 20), ale nebyla zjištěna nadlimitní hluková zátěž. Po realizaci stavby byly vypočteny hodnoty $L_{Aeq,T}$ na úrovni r. 2016. Ve výhledovém období, po realizaci Bratislavské radiály, mohou i nevýznamně poklesnout. Z výpočtů je zřejmé, že v této lokalitě je a bude dominantním zdrojem hluku automobilová doprava vedená ulicemi Svatopetrská, Dornych a Plotní, z vypočtených hodnot hluku vyplývá předpoklad nepřekročení hygienických limitů hluku, resp. hygienických limitů hluku pro situaci po ukončení režimu SHZ ($L_{Aeq,16h} = 65$ dB, $L_{Aeq,8h} = 55$ dB).

Navržená protihluková opatření – hluk z dopravy na pozemních komunikacích

Pro snížení hluku z automobilové dopravy je na ulicích Dornych, Plotní a Zvonařka navrženo použití nízkohlučných povrchů. Ve výpočtovém modelu představuje použití tzv. „tichého asfaltu“ zlepšení proti stávajícímu krytu až o 3 dB.

Jelikož prvořadým úkolem je vždy snížení hluku v chráněném venkovním prostoru, je navrženo zvýšení pohltivosti stěny oplocení průmyslového areálu, umístěné naproti domům Dornych č. 106 a 116. Tímto způsobem se sníží hluková zátěž v chráněných venkovních prostorech těchto domů minimálně o 1 dB.

Projektová dokumentace část C.10 G – Protihluková stěna, clona Dornych, navrhuje novou protihlukovou stěnu podél nové komunikace v ul. Dornych místo stávajícího zděného oplocení areálu, které bude zdemolováno. Protihluková stěna bude vysoce absorpční (zvuková pohltivost kat. A3 = $DL\alpha > 8$ dB).

Protihluková opatření na snížení hluku v chráněném vnitřním prostoru

Z provedeného rozboru hlukové zátěže a jejího porovnání s hygienickými limity vyplynulo, že hluková situace chráněného venkovního prostoru staveb v ulici Dornych není řešitelná protihlukovými opatřeními. Navrhuje se zajištění nepřekročení hygienických limitů hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb, a to použitím kvalitních oken se zajištěním nucené výměny vzduchu (vzduchotechnika) v objektech s nadlimitní expozicí chráněných venkovních prostor staveb. Bude instalován ventilátor pro přívod vzduchu a ventilátor pro odvod vzduchu nebo jednotka pro rekuperaci vzduchu s tím, že je nutné použít takovou technologii, která zajistí nepřekročení hygienických limitů hluku pro chráněné vnitřní prostory staveb. Podrobnější řešení bude součástí projektu vzduchotechniky. Většina stávajících oken v ulici Dornych již byla vyměněna a jejich neprůzvučnost byla ověřena autorizovaným měřením hluku, jež je přílohou hlukové studie. Instalace vzduchotechniky je zpracovatelem hlukové studie doporučeno v následujících objektech Dornych č.o. 25, 29, 31, 33, 55, 106, 108, 110, 112, 114, 116, 118, 120, 122, 126, 128, Plotní č.o. 25. Vzduchotechnika bude realizována v obytných místnostech na nadlimitně zatíženém obvodovém plášti. Současný stav oken v objektech na adrese Dornych 55 a Plotní 25 nezajišťuje dostatečnou neprůzvučnost, proto je nutné vedle vzduchotechniky zajistit jejich výměnu tak, aby bylo zajištěno nepřekročení hygienických limitů hluku pro chráněné vnitřní prostory staveb.

Projektová dokumentace část C.10 – Rekuperační větrání bytu ve 2.NP-Dornych 122 (přílohy C-01 až 03), řeší návrh vzduchotechniky a klimatizace v souladu s příslušnými předpisy a normami. Jedná se o vzorový způsob řešení dané problematiky, rozsah bude upřesněn na základě kontrolního měření hluku v rámci zkušebního provozu. Odvod a přívod vzduchu z/do místností se zajišťuje společnou rovnotlakou větrací jednotkou s rekuperací tepla. Jednotka je umístěna v prostoru krovu nad místnostmi s možností přístupu pro servisní úkony ze schodišťového prostoru. Rozvody jsou opatřeny tepelnou a hlukovou izolací. Přívod čerstvého větracího vzduchu do místností je pomocí půdního skrytého rozvodu, ukončených přívodními ventily osazenými ve stropu pokojů. Obdobně je řešen i odvod vzduchu. Popsaná protihluková opatření (nucené větrání a výměna oken) odpovídají rozsahu objektů navržených v předmětné hlukové studii.

Zpracovatel dokumentace garantuje, že je v rámci stavby navrženo plnohodnotné nucené větrání stávajících obytných místností s rizikem nadlimitní hlukové zátěže z dopravy po realizaci předmětné stavby (Dornych, Plotní), které splňuje minimální požadavky na výměnu vzduchu dle platných norem a předpisů, nesnižuje neprůzvučnost nadlimitně exponovaného obvodového pláště a zajišťuje nepřekročení hygienických limitů hluku pro CHVniPS. Prostor venku před okny obytných místností s nuceným větráním není/nebude definován jako chráněný venkovní prostor stavby dle § 30 odst.3 zákona č. 258/2000 Sb., protože je nevýznamný z hlediska pronikání hluku zvenčí do obytných místností.

Vyhodnocení hluku při dopravním omezení během realizace stavby

Během stavby dojde k nejvýznamnějším změnám organizace dopravy během 4. a 5. etapy stavby. Ve 4. etapě se bude pracovat v ulici Dornych, která bude v této době v úseku Zvonařka-Nová Agrozet uzavřena a doprava bude obousměrně vedena pouze ul. Plotní. Rychlost vozidel v úseku od ul. Svatopetrské po ul. Zvonařku bude snížena na 30 km/h. Realizace této etapy je plánovaná v časovém horizontu 2018. V 5. etapě stavby bude již zprovozněna zrekonstruovaná ulice Dornych a naopak bude uzavřena ul. Plotní v úseku Zvonařka - Nová Agrozet. Rychlost vozidel v ul. Dornych bude snížena na 30 km/h a doprava bude vedena v obou směrech pouze jedním jízdním pruhem. Tato část by měla být realizována v roce 2019.

Výše uvedená významná dopravní omezení se projeví v širším území přesunem části dopravy z ul. Plotní a Dornych. Následkem toho dojde i ke změně hlukové zátěže chráněných venkovních prostor staveb v dotčených ulicích. Při stanovení vlivu realizace stavby v těchto dvou etapách se vycházelo z dopravních intenzit, zpracovaných za účelem tohoto posouzení atelierem dopravního inženýrství společnosti Brněnské komunikace a.s. K hodnocení byly vybrány ty úseky, kde dochází k navýšení intenzit dopravy a zároveň se v uličním prostoru vyskytují objekty s chráněným venkovním prostorem staveb. V hodnocení proto nejsou komunikace vedené průmyslovými nebo obchodními zónami, kde je ovlivnění obytné zástavby minimální (ulice Heršpická, Masná v úseku Hladíkova-Černovická).

Pro zjištění vlivu převedení dopravy do hodnocených uličních koridorů byl nejdříve proveden výpočet ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ve vzdálenosti 7,5 m od osy nejbližšího jízdního pruhu. V místech, kde bylo zjištěno navýšení hlukové zátěže o více než 0,5 dB, bylo provedeno stanovení výsledných hodnot $L_{Aeq,T}$ v noční a denní době na základě hlukových modelů vybrané části uličního prostoru (Nová Agrozet, Černovická, Charbulova a Nové Sady).

Během realizace stavby dojde k výraznějšímu zhoršení hlukové situace (do + 1,9 dB) pouze v uličním prostoru ul. Charbulova, kde v chráněném venkovním prostoru nejbližších objektů může v noční době dojít k nepatrnému překročení hodnot 60 dB (do $L_{Aeq,8h} = 61,6$ dB).

Hluk ze stavební činnosti

V okolí posuzované stavby se v některých úsecích nachází v bezprostřední blízkosti obytná zástavba. Minimální vzdálenost této zástavby od stavebních mechanismů může způsobit, že hluk ze stavební činnosti výrazným způsobem ovlivní hlukovou situaci v chráněném venkovním prostoru nejbližších obytných objektů. Na druhou stranu počet nasazených mechanismů a jejich časové působení bude vzhledem ke stavebnímu prostoru a nutnosti chránit stávající inženýrské sítě významně omezeno. Hluk šířící se ze staveniště je závislý na množství, umístění, druhu a technickém stavu používaných strojů a zařízení, počtu jejich současného nasazení, charakteru prací a ve značné míře i na tom, zda se vedení stavby snaží hluk co nejvíce omezit. Kromě toho se hladina hluku mění v průběhu jednotlivých fází výstavby. Z uvedených faktorů vyplývá, že přesnost odhadu hluku šířícího se z budoucího staveniště nemůže být příliš vysoká.

Celkový objem odváženého materiálu ze všech úseků je cca 318 000 t. To představuje jednosměrně 16 až 20 tisíc jízd těžkých nákladních vozidel. Pro úplnost zpracovatel uvádí, že v současnosti projede jen ulicí Plotní v průměru každý den 1100 středních a těžkých nákladních automobilů a autobusů. V příloze 14 je zobrazen průběh ekvivalentních hladin hluku během sanačních prací a odvozu materiálu na ulici Plotní. Byl proveden výpočet hluku během sanačních prací a odvozu materiálu na ulici Plotní při provádění prací v době od 7.00 do 21.00 hodin a tempem cca 1500 m³ denně. V tomto případě je průměrná ekvivalentní hladina po dobu těchto prací (cca 10 dní) v chráněném venkovním prostoru nejbližší zástavby ulice Plotní těsně pod hodnotou $L_{Aeq,s} = 65$ dB. Během výskytu stavební mechanizace v bezprostřední blízkosti budou ekvivalentní hladiny hluku před fasádou těchto objektů krátkodobě vyšší. Podobná hluková situace během stavebních prací bude i v prostoru ulice Dorných. Veškeré hlučné demoliční, zemní a stavební práce lze provádět výhradně v denní době od 6.00 do 22.00 hodin, přičemž nejhlučnější činnosti jako řezání a frézování vozovky neprovádět v době od 6.00 do 7.00 hodin a od 21.00 do 22.00 hodin.

V rámci stavby se nebude v žádné lokalitě zřizovat centrální zařízení staveniště. Na zpevněných plochách jednotlivých zařízeních stavenišť je možné umístit i parkoviště nákladních automobilů a mechanizace. Nelze předem stanovit potřeby dodavatelů a je předpoklad, že zařízení staveniště si dodavatel nebo dodavatelé zřídí podle vlastního uvážení. Technické i sociální vybavení jednotlivých areálů zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace.

Realizace předmětné stavby významným způsobem ovlivní hlukovou situaci především v prostoru samotné místní komunikace Plotní. Zklidnění uličního koridoru zásluhou převedení průjezdné silniční dopravy do rekonstruované silnice I/41 vedené ulicí Dorných, se zde pozitivně projeví velmi významným snížením hlukové zátěže v chráněném venkovním i vnitřním prostoru staveb.

Je předpoklad, že v prostoru koncentrace silniční dopravy v ulici Dorných se i přes značný nárůst dopravy a celkové navýšení hlukových emisí ze silniční dopravy celková hluková zátěž prakticky nezmění.

Uplatněním všech protihlukových opatření, včetně opatření na fasádě a zajištění výměny vzduchu pomocí vzduchotechniky, dojde v prostoru ulic Plotní i Dorných, ve srovnání se současností, ke zlepšení kvality bydlení uvnitř prakticky všech objektů.

Po realizaci navržených protihlukových opatření je reálný předpoklad splnění požadavků vyplývajících z § 30 zákona č. 258/2000 Sb. a jeho prováděcího právního předpisu nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Skutečná účinnost protihlukových opatření musí být ověřena kontrolním měřením hluku po realizaci stavby, proto KHS JmK vyslovený souhlas se stavbou váže na stanovené podmínky.

Podmínky č. 1 až 3 byly stanoveny v souladu s § 30 zákona č. 258/2000 Sb.

Podmínka č. 4 byla stanovena v souladu s § 5 odst. 1 a odst. 4 zákona č. 258/2000 Sb.

Podmínky č. 5 a 6 byly stanoveny v souladu s § 3 odst. 2 a § 4 odst. 1 písm. a) zákona č. 258/2000 Sb. a § 3 odst. 1 a § 4 odst. 2 písm. a) a odst. 3 jeho prováděcí vyhlášky MZ č. 252/2004 Sb., kterou se stanoví hygienické požadavky na pitnou a teplou vodu a četnost a rozsah kontroly pitné vody, ve znění pozdějších předpisů.

Na základě uvedených skutečností a po zhodnocení zdravotních rizik stavby mohlo být vydáno podmíněně souhlasné závazné stanovisko k předloženému návrhu.

odborný rada
MVDr. Ivana Fajkošová v.r.
odborný referent oddělení hygieny obecné a komunální

Rozdělovník:

1. [REDAKCE]
2. spis