

Dodatek k

Hlukové studii: Přístavba a stavební úpravy
zimního stadionu Kroměříž (září 2017)

Zpracoval: Dr. Ing. Tomáš Turecki

Filipovského 566/15

Praha - Satalice

IČ: 60181885

červen 2019

1. Účel dodatku

Účelem tohoto dodatku k hlukové studii "Přístavba a stavební úpravy zimního stadionu Kroměříž" ze září 2017 je posoudit, zda menší změny v původním posuzovaném záměru, spočívající především v úpravách počtu parkovacích míst na plochách přiléhajících ke stadionu, budou mít nějaký vliv na závěry původní hlukové studie ze září 2017.

2. Posuzované změny záměru

Původní záměr

Původní záměr předpokládal tři parkovací plochy v areálu zimního stadionu, s celkovou kapacitou **185 stání** pro osobní automobily a 2 stání pro autobusy. Tato stání byla rozdělena do 3 parkovacích ploch následovně:

1. 81 stání pro osobní automobily při západní straně stadionu. Tato plocha se do značné míry nachází na místě stávajícího parkoviště.
2. 86 stání pro osobní automobily a 2 stání pro autobusy při severní straně stadionu. Tato plocha je umístěna východně od stávající strojovny chlazení.
3. 18 stání pro osobní automobily při jihovýchodním rohu stadionu. Předpokládalo se odstranění stávajících garáží na tomto pozemku.

Upravený záměr

Upravený záměr nadále předpokládá tři parkovací plochy v areálu zimního stadionu, s celkovou kapacitou **182 stání** pro osobní automobily, 2 stání pro autobusy a **2 garáže pro 6 osobních automobilů**. Tato stání jsou rozdělena do 3 parkovacích ploch následovně:

1. 88 stání pro osobní automobily při západní straně stadionu. Tato plocha se do značné míry nachází na místě stávajícího parkoviště.
2. 86 stání pro osobní automobily a 2 stání pro autobusy při severní straně stadionu. Tato plocha je umístěna východně od stávající strojovny chlazení.
3. 8 stání pro osobní automobily při jihovýchodním rohu stadionu, při současném zachování 2 stávajících garáží pro 6 osobních automobilů

Pro přehlednost jsou provedené úpravy v počtu parkovacích stání porovnány v následující tabulce:

Parkoviště	Původní záměr	Upravený záměr
Západní strana stadionu	81 OA	88 OA
Severní strana stadionu	86 OA + 2 BUS	86 OA + 2 BUS
JV roh stadionu	18 OA	8 OA + 6 OA ve 2 garážích
CELKEM	185 OA + 2 BUS	182 OA + 2 BUS + 6 OA ve 2 garážích

Uvedené úpravy tedy povedou k menším změnám v rozmístění parkovacích stání a ke snížení celkového počtu venkovních parkovacích stání pro osobní automobily ze 185 na 182. Připočteme-li 6 parkovacích stání v zachovaných garážích při jv rohu stadionu, bude celkový počet parkovacích stání pro osobní automobily v upraveném záměru činit 188. Zatímco u venkovních parkovacích stání bylo při měření hluku v roce 2017 zjištěno 9 jízd na jedno stání v denní době a 0,7 jízd v noční době, počet jízd souvisejících s parkovacími stáními v garážích bude s největší pravděpodobností menší. Lze tedy předpokládat, že uvedené úpravy nepovedou ke změně v celkovém počtu jízd souvisejících s provozem parkovacích ploch při zimním stadionu.

3. Výsledky

Výše uvedené úpravy původního záměru (změna počtu parkovacích míst, zachování 2 garáží při jv rohu stadionu) byly zaneseny do původního modelu zpracovaného v programu HLUK+ verze 11.51 profi, číslo licence 6097. Stejně jako v původní hlukové studii byl samostatně posuzován vliv na hluk ze stacionárních zdrojů (kam vedle vzduchotechniky a chlazení zimního stadionu patří také provoz na parkovacích plochách) a vliv na hluk z automobilové dopravy na veřejných komunikacích.

Hluk ze stacionárních zdrojů

V původní hlukové studii se ekvivalentní hladiny akustického tlaku A hluku ze stacionárních zdrojů pohybovaly ve variantě po realizaci záměru v rozmezí 39,0 - 45,0 dB v denní době a 35,9 - 38,5 dB v noční době. Po provedených úpravách v počtech parkovacích míst se ekvivalentní hladiny akustického tlaku A hluku ze stacionárních zdrojů změnily o 0 až + 0,2 dB v denní době a o 0 až +0,1 dB v noční době. Jedná se tedy o zanedbatelnou změnu a v žádném z výpočtových bodů nadále nedochází k dosažení hygienického limitu, který pro hluk ze stacionárních zdrojů činí 50 dB v denní době a 40 dB v noční době.

Hluk z automobilové dopravy na veřejných komunikacích

Přestože by v souvislosti s úpravou počtu parkovacích stání nemělo dojít ke změně počtu jízd na přilehlých veřejných komunikacích, byl v modelu zvýšen počet jízd osobních automobilů

na ulici Obvodová v úsecích jižně i severně od plánovaného vjezdu z ulice Obvodová na parkoviště při západní stěně zimního stadionu. Na obou těchto úsecích byl počet jízd zvýšen o 63 jízd v denní době a 5 jízd v noční době. Toto navýšení vychází ze zvýšení počtu parkovacích míst pro osobní automobily při západní stěně stadionu o 7 (z 81 na 88) a z předpokládaných 9 jízd na parkovací místo v denní době (06.00 - 22.00) a 0,7 jízd na parkovací místo v noční době (22.00 - 06.00). Je třeba podotknout, že ve srovnání s intenzitou dopravy zjištěnou v srpnu 2017 pro účely původní hlukové studie, tj. 5672 osobních automobilů v denní době a 249 osobních automobilů v noční době, se jedná o zanedbatelné zvýšení.

V původní hlukové studii se ekvivalentní hladiny akustického tlaku A hluku z automobilové dopravy na veřejných komunikacích pohybovaly ve variantě po realizaci záměru v rozmezí 51,1 - 52,8 dB v denní době a 42,5 - 44,4 dB v noční době. Malá úprava počtu jízd odpovídající navýšení počtu parkovacích míst při západní stěně zimního stadionu nevedla k žádné změně ve vypočtených hodnotách. V žádném z výpočtových bodů tedy nadále nebylo zjištěno překročení příslušného hygienického limitu 55 dB pro denní a 45 dB pro noční dobu.

4. Závěr

Výše uvedené úpravy (změna počtu parkovacích míst, zachování 2 garáží při jv rohu stadionu) mají ve srovnání s původním záměrem zanedbatelný vliv a závěry původní hlukové studie ze září 2017 zůstávají beze změny, tj.:

v chráněném venkovním prostoru staveb, které se nacházejí nejbližší místa záměru:

- vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A hluku ze stacionárních zdrojů po realizaci záměru nepřekračují příslušný hygienický limit (50/40 dB) v denní ani noční době
- vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku A hluku z automobilové dopravy po realizaci záměru nepřekračují příslušný hygienický limit (55/45 dB) v denní ani noční době.