

VII. NÁVRH PRIORIT REKONSTRUKCE A DOSTAVBY SILNIČNÍ SÍTĚ

VII.1.ZÁMĚRY DOSTAVBY SILNIČNÍ SÍTĚ VYBRANÝCH OBCÍ

Obsahem této kapitoly je shrnutí navrhované dostavby silnic II. a III.tříd na území vybraných měst. Tučným písmem jsou zvýrazněny ty akce, které jsou vnímány pro období cca 10 let jako záměry s nejvyšší prioritou.

VII.1.1. Olomouc

- **II/448 - přeložka silnice ve směru od Topolan po západní tangentu a stávající sil.I/35, ul.Pražská, předpoklad realizace v rámci přeložky R35, západní obchvat**
- II/448 - přeložka silnice, úsek stávající sil.I/35, ul.Pražská – sil.II/446, ul.Lazecká
- **II/448 - přeložka silnice,úsek sil.II/635, ul.Řepčinská - sil.II/446, ul.Lazecká, výhled – doporučeno s ohledem na dopravní efekt navazujících úseku přeložek sil.II/448 je navrhováno přeradit do návrhu**
- II/448 - přeložka silnice, úsek sil.II/446, ul.Lazecká - ul.Sokolovská
- II/448 - přeložka silnice, úsek ul.Sokolovská – ul.Pavlovická, stávající sil.I/46
- **II/448 - přeložka silnice, úsek ul.Pavlovická, stávající sil.I/46 – přeložka sil.I/46, východní obchvat, předpoklad realizace v rámci přeložky I/46**
- II/4432 - přeložka silnice vyvolaná výstavbou východní tangenty, s ohledem na omezení dopadu na stávající zeleň navrhována úprava řešení oproti ÚP (vedení v souběhu s přeložkou sil.I/46)
- II/446 - směrová úprava na jižním okraji zástavby místní části Chomoutov
- **okružní křižovatka sil.II/446 x II/448 (nutnost posouzení, zda malá okružní křižovatka přenese dopravní zatížení do doby realizace přeložky sil.II/448)**

- **II/448 - okružní křižovatky na sil.II/448 na předmostí mostu přes Moravu (u Bristolu) s ul.Husovou, sil.III/03551 a ul.Sokolovskou, sil.III/4464 (nutnost posouzení, zda okružní křižovatky přenesou dopravní zatížení do doby realizace přeložky sil.II/448)**
- **II/448 - okružní křižovatka s místní komunikací ul.Jeremenkova**
- II/ 448, prodl.ul.Hynaisova (výhledový záměr)
- II/635, přeložka ul.Na trati na východní stranu tratě ČD (předpoklad po vybudování západního obchvatu předpoklad přeložení stávající sil.II/635 v úseku jižně okružní křižovatky u Globusu na stávající sil.I/35)
- III/4432, přeložka silnice v oblasti Svatý Kopeček
- okružní křižovatka sil.II/446 x III/4435
- III/03551 - nadjezd nad tratí v rámci modernizace železničního uzlu
- II/435 - směrová úprava, přeložka silnice v lokalitě Novosady
- II/570 - nadjezd nad tratí v rámci modernizace tratě ČD
- II/448 - rekonstrukce křižovatky ul.Palackého, Krapkova a tř.Svornosti vč. křížení tramvajové a železniční dopravy (předpokládaný motiv s okružní křižovatkou, doplněnou světelnou signalizací)
- **II/03551 – rekonstrukce ul.Wittgensteinova vč. mostu přes Moravu**
- **II/570 - prodloužení silnice II/570 po trasu východního obchvatu, přeložky sil.I/46 (zahrnuto do ÚŘ)**
- **III/03551 - prodloužení silnice III/03551 po trasu východního obchvatu, přeložku sil.I/46 (zahrnuto do ÚŘ)**

Návrh priorit přeložky sil.II/448 v severním kvadrantu města je chápán jako potřeba zahájení její postupné výstavby s cílem odlehčit dopravní zatížení stávajícího tahu přes centrum města.

VII.1.2. Lipník n.B.

V ÚP nejsou definované žádné záměry na dostavbu sítě silnic II. či III.třídy. Lze předpokládat, že po dokončení přeložky sil.I/47 vč. MÚK bude stávající silnice I/46 převedena do sítě silnic II.třídy.

VII.1.3. Hranice n.M.

- II/440 + III/44020 – rekonstrukce stávajících silnic v rámci výstavby MÚK s dálnicí D47, v ÚP doporučována výstavba dálniční D 47 až po výstavbě tzv. „palačovské spojky“, přeložky sil.I/35 v úseku od I/48 na Valašské Meziříčí – *není doporučováno v rámci výstavby dálnice nepřipojit město na D 47*
- **II/440 – rekonstrukce průtahu podél centra a propojení na stávající sil.I/35 (doporučovaná úprava zlepšující dopravní parametry při zachování priority stávající sil.I/35), navrhované úpravy sil.II/440 – ul.Komenského by měly reagovat na očekávané změny dopravních vazeb po výstavbě dálniční křižovatky, měly by obsahovat m.j. úpravy pro zvýšení bezpečnosti pěší dopravy a úpravu křižovatky s místní komunikací ul.Zborovskou**
- III/44025 – zlepšení parametrů stávající komunikace a zlepšení dopravního napojení rozvojových ploch místní části Drahotuše
- III/44023 – prodloužení stávající silnice z Radíkova a její propojení do sil.III/44025 pro zlepšení dopravní obsluhy místní části Středolesí (provoz autobusové dopravy mimo sklonově náročné partie sil.III/44025)
- III/44023 – přeložka silnice mezi obcí Hrabůvka a místní částí Velká pro omezení negativních vlivů dopravy z kamenolomu
- přeložka sil.III/440 – přeložka silnice II.třídy dle ÚP VÚC do souběhu s tratí s cílem směřovat dopravu od dálniční MÚK do okružní křižovatky sil.I/48 a I/35 (s cílem omezit tranzit přes centrum) - *řešení není v souladu s ÚP města Hranice n.M., město tento záměr odmítá a požaduje nahradit jej nezbytnými úpravami na stávajícím vedení sil.III/ 44020 po východním obvodu centra*
- III/4391 – prodloužení silnice do Valšovic pro omezení dopravy na sil.III/4382 přes Teplice n.B

VII.1.4. Prostějov

- **II/366 – severní obchvat úsek od III/44934 po sil.II/366 s cílem omezení tranzitu přes centrum**
- II/366 – severní obchvat úsek od sil.II/366 po sil.II/150 (výhled)
- **II/150 – východní sektor města, stavba Králičky 2 pro odlehčení tranzitu přes zastavěné území místní části Vrahovice**
- **okružní křižovatka II/150 se sil.III/37762**
- okružní křižovatka II/150 s místní komunikací ul.Čechovická (není obsahem ÚP, nutno prověřit řešení)
- **II/150 – jižní obchvat úsek od sil.I/46 po sil.III/37360 s cílem omezení tranzitu přes centrum, pro dopravní funkci je nezbytné dosažení vynětí sil.I/46 v úseku mezi oběma MÚK sil.II/150 na I/46 ze zpoplatněného režimu komunikace pro motorová vozidla**
- **okružní křižovatka II/433 s místní komunikací ul.Okružní**
- **rekonstrukce křižovatky III/44934 s místní komunikací ul.Sládkovského a křížení s tratí ČD**

VII.1.5. Uničov

- **Rekonstrukce křižovatky stávající sil.II/449 s místní komunikací na severním okraji centra**
- **Rekonstrukce křižovatky stávající sil.II/449 s místní komunikací na jižním okraji centra**
- **II/449 - západní obchvat města a jeho místních částí**

VII.1.6. Litovel

rozpracovaný koncept ÚP – není v platné ÚPD

- II/447 - přeložka silnice omezující tranzit přes zastavěné území města s vazbou na navrhovaný obchvat sil.II/449, vč. nadjezdu tratě ČD (doporučeno prověřit možnost zachování např. etapového úrovnového chráněného přejezdu tratě ČD)
- **II/449 – západní obchvat města je navrhováno v celé délce zařadit do návrhového období, protože jinak investice postrádá dopravní efekt. Oproti navrženému řešení je doporučeno jednoznačně směřovat přeložku sil.II/449 na MÚK na sil.I35, navrhované pokračování přeložky sil.II/449 i přes stávající a rozvojové plochy v jihozápadním sektoru s nadjezdy tratě ČD a napojením na stávající sil.II/449 je považováno za nadměrné a dopravně neodůvodněné řešení, které je doporučováno redukovat.**
- II/635 – rekonstrukce křižovatky se stávající sil.II/449

VII.1.7. Šterberk

- II/445, zajišťující podchycení vazeb od Dlouhých Louček na Šternberk
- **II/444, předpoklad realizace prvního úseku mezi stávající a překládanou sil.I/46 v rámci výstavby přeložky sil.I/46**
- II/444, návrh na nové řešení přeložky II/444 v západní části města pro plynulejší napojení na stávající komunikaci
- **Okružní křižovatka sil.I/46 x III/44426 a úpravy dopravního zklidnění stávající sil.I/46 v navazujícím úseku mezi sil.III/44426 a II/44423**
- **Okružní křižovatka sil.I/46 x III/444**
- Okružní křižovatka sil.II/445 x III/444

VII.1.8. Přerov

- sil.II/436 - rekonstrukce mimoúrovňového křížení tratě ČD č.270 nadjezdem, se zásadním negativním dopadem na okolní objekty - *doporučení přehodnotit technické řešení s cílem omezit destruktivní dopad záměru na okolní zástavbu*
- severojižní komunikační příčka v západním sektoru v úseku mezi severním a jižním úsekem stávající sil.I/55 (navrhovaná místní komunikace, která má

význam silnice II.třídy) - paralelní trasa se sil.III/04720, *doporučení na zásadní přehodnocení cílové komunikační sítě s redukcí či vypuštěním této trasy*

- sil.III/01857 – rekonstrukce stávající komunikace v rámci výstavby MÚK s rekonstruovanou sil.I/55, předpoklad výstavby v rámci rekonstrukce sil.I/55
- II/436 – přeložka silnice do polohy podél dálnice D1
- **III/04721 – přeložka silnice do trasy přes stávající zástavbu před žst.Přerov do koridoru prodloužení sil.III/04720 (význam komunikace odpovídá stávající sil.I/55, t.č. vedené přes centrum města)**
- II/434 – přeložka silnice v oblasti letiště Přerov a místní části Henčlov
- II/150 – jižní obvodová komunikace navazující na severojižní komunikační příčku (diskutabilní navrhovaná místní komunikace), plnící v komunikační síti funkci jižního obchvatu (postrádá další vazbu na sever na sil.II/434), západní část v úseku sil.II/434 – I/55 a východní část v úseku I/55 – II/150
- II/434 – přeložka komunikace mimo zastavěné území místní části Kozlovice
- silnice III.třídy – pátevní komunikace rozvojových ploch logistického a skladového areálu
- III/01857 – úprava trasy komunikace v rámci výstavby dálnice D47

V případě Přerova je doporučováno přehodnocení celkové koncepce silniční sítě zejména v západním a jižním sektoru a hledání řešení, které by lépe odpovídalo dopravním nárokům i finančním možnostem města a kraje. Lze konstatovat, že **v porovnání s ostatními městy obdobného významu a dopravního zatížení v Olomouckém kraji, vykazuje Přerov jednoznačně nejhorší stav silniční sítě. Ve městě dosud nebyla realizována žádná větší komunikační stavba, která by přispěla k dopravnímu odlehčení centra a vedení silnice I/55 v kontaktu s historickým jádrem je nezáviděníhodnou „rarity“.**

Za potenciální nebezpečí je nutno označit situaci, která by mohla nastat, pokud by v době dokončení výstavby dálnice D1 nebyl vybudován průpich sil.I/55 před žst.Přerov a nebyla realizována ani přeložka sil.II/150 mezi sil.I/55 a II/434 (v jihozápadní části města - přes průmyslovou zónu). V této fázi totiž lze předpokládat přivedení významné části zdrojové a cílové dopravy do Přerova po dálnici D1 na sil.I/436, ul.Kojetínskou.

Bez výše uvedených staveb by došlo ke kolapsu komunikační sítě v úseku mezi dálnicí D1 a ul.Velké Novosady.

VII.1.9. Šumperk

- III/36916 – okružní křižovatka s místní komunikací na ul. Dr. E. Beneše a ul. Nemocniční
- III/36916 – úprava křižovatky Ul. Havlíčkova a místní komunikace na ul. Vančurova, součástí úprav je přeložka vodoteče Bratrušovského potoka

VII.1.10. Jeseník

- II/453 – výhledová přeložka vedená v nadjezdu nad plánovanou přeložkou silnice I/44

VII.2.VÍCEKRITERIÁLNÍ POSOUZENÍ ZÁVAD DLE TP 131

Pro rozhodovací proces bude použita **multikriteriální metodika TP 131 „Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi“**, umožňující bodovou klasifikaci závadových prvků silniční sítě, odrážející nejen dopravní význam komunikace, ale též závažnost závady a náročnost na její odstranění.

Dopravní význam komunikací je charakterizován **indexem dopravního významu I_{DV}** , který je součinem indexů jednotlivých kritérií komunikace, odrážejících nejen její význam, ale i zatížení a ev. kolizi s ostatními druhy doprav. Jeho hodnota je dána vztahem:

$$I_{DV} = I_T * I_D * I_{SDI} * I_{VDI} * I_{VDF} * I_{SF, KDE}$$

kde:

I_{DV} - index dopravního významu

I_T - index třídy komunikace

I_D - index dopravní důležitosti

I_{SDI} - index současné dopravní intenzity

I_{VDI} - index výhledové dopravní intenzity

I_{VDF} - index významu dopravní funkce spojovací

I_{SF} - index střetu funkcí

Hodnocení závažnosti závad bylo provedeno pomocí **indexu závažnosti závady I_{ZZ}** , který se stanovuje jako součet jednotlivých indexů ovlivnění, násobených jejich „váhou“. Jeho hodnota je dána vztahem:

$$I_{ZZ} = I_U + (3 \cdot I_B) + \text{suma } (2 \cdot I_{\dot{z}}) + (1,5 \cdot I_P) + I_R$$

kde:

I_{ZZ} - index závažnosti závady

I_U - index ovlivnění uživatelů

I_B - index bezpečnosti

$I_{\dot{z}}$ - index ovlivnění životního prostředí, který se dělí :

INT - zvyšuje hladinu hluku a emisí v zástavbě

EXY - zvyšuje hladinu hluku a emisí mimo zástavbu

P - zvyšuje prašnost v zástavbě

VZ - ohrožuje vodní zdroje

O - ohrožuje okolí komunikace (přilehlou zástavbu)

CHKO - ohrožuje CHKO

DN - ohrožuje životní prostředí následky dopravních nehod

N - neohrožuje životní prostředí

I_P - index ovlivnění plynulosti

I_R - index vlivu rychlosti

Celkové hodnocení priority hodnocené závady, t.j. potřebnosti jejího řešení, je dáno součinem indexu dopravního významu I_{DV} a indexu závažnosti závady I_{ZZ} . Při přidělování koeficientů bylo postupováno v duchu následujících zásad:

- při přidělování hodnoty I_t^* byly tahům R2 dle návrhu hierarchie přiděleny hodnota 1,3, tahům K1 hodnota 1,0 a tahům K2 hodnota 0,8.
- hodnoty I_{dv}^* stanovené pomocí upraveného indexu I_t^* jsou pouze pracovním podkladem pro přesnější specifikaci vzájemných poměrů hodnocení jednotlivých úseků, do které byl „promítnut“ návrh hierarchie silniční sítě
- hodnoty I_{SF} 1,3 byly přiděleny nejen průtahům přes lázeňská města, ale i tahům přes historická jádra velkých měst (Přerov, Prostějov, Olomouc, Uničov, Hranice n.M.)

- hodnoty I_B byly hodnotou 5 přidělovány dopravně nehodovým úsekům průtahů měst dle podkladů DI PČR, úseky se stávající intenzitou nad 10000 voz/24 hod byly klasifikovány hodnotou 4, úseky s intenzitou 5000 – 10000 voz/24 hod hodnotou 3 a úseky se zatížením pod 5000 voz/24 hod hodnotou 2
- hodnoty I_Z byly přidělovány u všech průtahů bez ohledu na zatížení za hluk a emise, navíc byly přidělovány hodnoty za prašnost na úsecích s intenzitou 5000 – 10000 voz/24 hod a dále pak za ovlivnění zástavby na úsecích s intenzitami nad 10000 voz/24 hod
- hodnoty I_P byly přidělovány u všech průtahů hodnotou 2, hodnota 3 byla přidělována pouze u úseků s intenzitami nad 10000 voz/24 hod, kde dochází ke kongescím a větším časovým ztrátám ze zastavení
- hodnoty I_R byly přidělovány u všech průtahů hodnotou 2 pro předpoklad povolené rychlosti 50 km/hod

Na silniční síti kraje bylo na silnicích II. a III.tříd vytipováno cca 50 úseků, které prezentovaly charakteristické úseky v jednotlivých oblastech kraje, kde je sledována zásadnější přestavba a dostavba silniční sítě (obchvaty, přeložky). Neznamená to ale, že by jiné úseky nevyžadovaly řešení. Např. potřeba rekonstrukce sil.III/04720, obvodové komunikace kolem centra Přerova a zkapacitnění její křižovatky se sil.I/55 v Přerově - Předmostí je jednou z priorit na silniční síti kraje.

VII.3.VÝSLEDKY ZHODNOCENÍ ZÁVAD STÁVAJÍCÍ SILNIČNÍ SÍTĚ

V úvodu prací bylo vytipovány vybrané závadové prvky na silniční síti kraje. Jejich situování i výsledky hodnocení je obsahem grafické přílohy č.B.15. a tabulek v průvodní zprávě. Číselné označení je tvořeno číslem silnice a pořadovým číslem posuzované závady, výsledné hodnocení je dáno počtem bodů v tabulce a barevným označením podle velikosti součinu indexu dopravního významu I_{DV} a indexu závažnosti závady I_{ZZ} . Je třeba upozornit, že byly voleny charakteristické lokality, potřebné pro rámcové hodnocení aktuálnosti oprav daného tahu.

Pro jednotlivé posuzované prvky bylo zpracováno bodové hodnocení dle TP 131 „Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi“, při stanovení indexu výhledových dopravních intenzit byly využity růstové koeficienty dopravního výkonu ŘSD ČR, při

stanovení indexu dopravní důležitosti byl využit návrh hierarchie a jako ostatní vybraná síť byly charakterizovány tahy tzv. páteřní sítě kraje. Výsledek provedeného vícekriteriálního posouzení je dokladován přílohami na následující straně. Z rozboru lze odvodit následující závěry:

- index dopravního významu I_{DV} dosahuje u posuzovaných závad hodnot 0,7 až 3,5, upravený index I_{DV}^* dosahuje hodnot 0,8 až 7,6
- index závažnosti závady I_{ZZ} dosahuje u posuzovaných závad hodnot 32 až 46,5
- součin indexu dopravního významu I_{DV} a indexu závažnosti závady I_{ZZ} dosahuje hodnot 22 až 162, součin indexu dopravního významu I_{DV}^* a I_{ZZ} hodnot 26 až 352
- cca čtyři pětiny posuzovaných úseků vykazovaly součin indexů v hodnotě do 50
- hodnoty nad 50 vykazovaly posuzované úseky silnic II. a III.tříd ve velkých městech, zejména v Olomouci, Přerově, Prostějově, Haranicích n.M. a Litovli,

Provedené hodnocení vybraných závadových úseků mělo za cíl připravit vstupní podklad pro návrh „užšího výběru“ staveb, zařazených do skupiny „Návrh I“. Výsledné hodnoty je třeba považovat za směrné a nelze jim přikládat absolutní význam. Nicméně však výsledné údaje ukazují značnou vypovídací schopnost metodiky, která poskytuje velmi údaje umožňující objektivní zhodnocení situace, jako podklad pro následné zpracování.

Na základě výše uvedeného multikriteriálního posouzení závad dle TP131 stávající silniční sítě, na základě pracovního návrhu investic ŘSD ČR (tzv.optimistická varianta) a dle záměru KÚ MSK v oblasti rozvoje silniční infrastruktury byl ze sledovaných záměrů proveden „užší výběr“ staveb, zařazených do skupiny „Návrh I“, z níž byly v následném návrhu investiční strategie zařazovány stavby do jednotlivých scénářů výstavby.

VII.4. AKTUÁLNOST PŘELOŽEK SILNIC Z HLEDISKA DOPRAVNÍHO HLUKU A DĚLÍČÍHO VLIVU PROVOZU

Při posuzování aktuálnosti realizace přeložek silnic neexistuje jednoduché kritérium, podle něhož by bylo možno přesně stanovit mez, od níž je již nutno považovat přeložku jako jediné možné řešení. Při jejím prosazování by bylo třeba posuzovat zejména následující hlediska:

- význam komunikace – zařazení do sítě II. či III.tříd, návrh hierarchie (zda je komunikace zařazena do tzv. „základní silniční sítě“ kraje. Zde je třeba upozornit na to, že v generelu dokladovaná hierarchie je pracovním návrhem zpracovatele, který může být na základě dalšího projednávání upravován a upřesňován.
- urbanistické hlediska – zda navrhovaná přeložka je současně i podmínkou další urbanizace (zpřístupnění území), vyhodnocení do jaké míry je stávající průtah limitován stavebními čarami objektů a šířkou veřejného uličního prostoru, ev. nepřehledné a směrově nevhodné úseky na průtahu, ev. další aspekty znamenající zvýšení „citlivosti“ okolního území na dopravu – např. lázeňský charakter sídla a.j.
- dopady na obyvatelstvo – posouzení dopravní nehodovosti, velikosti „dělicího vlivu“ dopravy na příčné vazby pěších a vliv hluku na okolní obytnou zástavbu. Pro poslední jmenované aspekty byly zpracovány následující tabulky obsahující výpočet očekávaných „volných“ mezer v dopravním proudu a výpočet dopravního hluku.

POSOUZENÍ DĚLICÍHO VLIVU KOMUNIKACE NA PŘÍČNÉ PĚŠÍ VAZBY				
Intenzita ve voz / 24 hod	špičkové zatížení ve voz/ hod	odstup vozidel jednom směru v sec	odstup vozidel v obou směru v sec	podmínky pro příčné vazby
3 000	300	24''	17''	volné
5 000	500	14''	10''	dostatečné
7 000	700	10''	7''	obtížné
10 000	1000	7''	5''	hraniční
15 000	1500	5''	3,5''	nedostatečné

Vezmeme-li v úvahu, že rychlost chůze je cca 1m za sec, pak na přejití cesty široké cca 8m je potřeba přibližně 8 sec, pokud přidáme reakční dobu cca 1 sec je výsledná doba cca 9 sec, což odpovídá výše uvedenému orientačnímu propočtu pro intenzitu 5000 voz/24 hod. Proto je doporučováno z hlediska dělicího vlivu komunikace uvažovat s potřebou přeložky komunikace při intenzitách od 5000 voz/24 hod výše. Je však třeba říci, že potřebné podmínky lze zajistit i jiným způsobem, jako např. vložení ochranného ostrůvku, osazení SSZ nebo vybudování podchodu.

DOPRAVNÍ HLUK				
Intenzita ve voz / 24 hod	Podíl těžké dopravy v %	základní hladina hluku v dB	odstup objektu pro 55 dB v m	odstup objektu pro 60 dB v m
3 000	10	59	15	-
	20	60,5	19	8
5 000	10	60,5	19	8
	20	62	23	10
7 000	10	62	23	10
	20	64	30	15
10 000	10	64,5	33	16
	20	66	42	20

Poznámka: základní hladina hluku v dB 7,5m od osy krajního jízdního pruhu pro předpoklad volného šíření hluku, jedná se o ekvivalentní hladinu, t.j. vážený průměr hluku za celé posuzované období dne 06.00 – 22.00 hod nebo noci 22.00 – 06.00 hod.

Vezmeme-li v úvahu, že podél hlavních komunikací lze ze strany orgánů hygieny očekávat stanovení limitu hlukové hladiny 60 dB, pak při vzdálenosti objektů 10m od osy krajního jízdního pruhu, t.j. cca 6m od obruby očekávat překročení tohoto limitu při 20% podílu těžké dopravy také při intenzitách 5000 voz/24 hod. Proto je doporučováno při rámcových rozvahách o vlivu hluku uvažovat s potřebou přeložky komunikace při intenzitách od 5000 voz/24 hod výše. Oproti dělicímu vlivu však v případě hluku hraje velkou roli skutečný odstup zástavby i celkové uspořádání uličního profilu, svou roli hraje i paragraf o „staré hlukové“ zátěži“, umožňující u stávajících komunikací v odůvodněných případech časově omezené zvýšení hlukového limitu až na cca 72dB.