




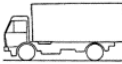
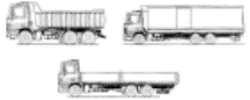

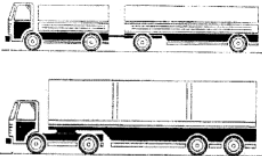

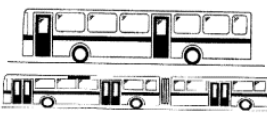
Sčítání vozidel a další náležitosti pro přepočítání na RPDÍ a hlukové výpočty

Druhy vozidel

V tabulce F1 je uvedeno zařazení druhů vozidel při dopravním průzkumu podle požadavků na vstupy do výpočtů vlivu dopravy na zdraví a životní prostředí. Tuto kategorizaci je třeba dodržet i při zjišťování intenzity a skladby dopravního proudu (sčítání vozidel) při měření hluku ze silniční dopravy pro účely ochrany veřejného zdraví a pro přepočítání na RPDÍ.

Převzato z publikace Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí, Technické podmínky TP 219, Ministerstvo dopravy, 2019, str. 13.

Tabulka F1 – Druhy vozidel

Značka Druh vozidla	Popis	Označení Vyhlášky 341/2014 Sb.	Označení při CSD	Ilustrační obrázek	Hlukové výpočty	Emisní výpočty	Dopady na životní prostředí
M Motocykly	Jednostopá motorová vozidla, i s postranním vozíkem, čtyřkolky	L	M		osobní (OA)	osobní (OA)	vozidla celkem (SV)
O Osobní automobily	Osobní automobily bez přívěsů i s přívěsy	M1, M1+O	O				
D Dodávkové automobily	Nákladní automobily do 3,5 t celkové hmotnosti	N1, N1+O	LN*				
N Nákladní automobily	Nákladní automobily nad 3,5 t a do 12 t celkové hmotnosti.	N2	LN*, SN**		nákladní (NA)	lehká nákladní (LNA)	
	Nákladní automobily nad 12 t celkové hmotnosti, speciální nákladní automobily	N3	TN			těžká nákladní (TNA)	
	Traktory a zvláštní vozidla	T, C R, S, Z	TR				
K Nákladní soupravy	Přívěsové a návěsové nákladní soupravy	N2+O, N3+O	SNP**, TNP, NSN,		nákladní soupravy (NS)	těžká nákladní (TNA)	
	Traktory a zvláštní vozidla s přívěsem	T+O, C+O, R+O, S+O Z+O	TRP				
A Autobusy	Vozidla určená pro přepravu osob a jejich zavazadel, která mají víc než 9 míst (včetně kloubových autobusů a autobusů s přívěsy)	M2, M3 M2+O, M3+O	A, AK		nákladní (A =NA, AK = NS)	Autobusy (BUS)	

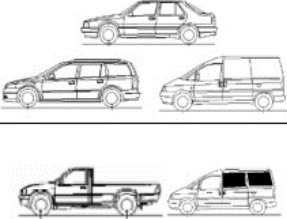

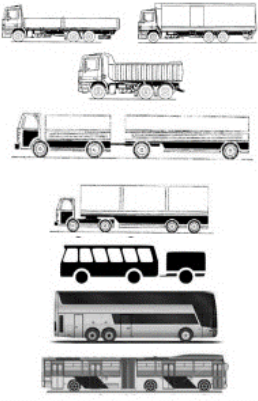
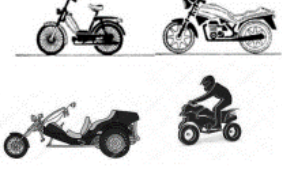
* Podle metodiky CSD se jedná o nákladní vozidla o užitečné hmotnosti do 3,5 t, což přibližně odpovídá nákladním vozidlům do celkové hmotnosti 6 t. Pro účely hlukových výpočtů je třeba intenzitu dopravy těchto vozidel z výsledků CSD odborně rozdělit na intenzitu dopravy nákladních vozidel o celkové hmotnosti do 3,5t a nad 3,5 t.

** Podle metodiky CSD se jedná o nákladní vozidla o užitečné hmotnosti do 10 t, což přibližně (s jistou mírou nepřesnosti) odpovídá nákladním vozidlům do celkové hmotnosti 12 t. Obdobné zjednodušení se předpokládá i u středních nákladních vozidel s přívěsem.

Při sčítání CSD in situ většina sčítačů detekuje vozidla podle jejich vzhledu a velikosti. Ani automatické sčítače nedetekují vozidla podle jejich hmotnosti. Proto je možné uváděné údaje o intenzitách dopravy sloužit jako vstupní údaje pro hlukové výpočty, které jsou sčítány podle výše uvedeného schematického členění, brát za hodnoty odpovídající počtu vozidel s maximální hmotností, a tedy odpovídající svými akustickými parametry příslušným legislativním předpisům.

Pro výpočty hluku metodikou CNOSSOS-EU se použije zařídění vozidel dle metodiky „Výpočet hluku z automobilové dopravy, Aktualizace metodiky, Manuál 2018, verze 2020“ viz tabulka F2.

Tabulka F2 – Druhy vozidel (CNOSSOS-EU)

Název skupiny	Popis dle CNOSSOS-EU	Označení při CSD	Označení podle vyhl. č. 341/2014 Sb.	Ilustrační obrázek	Členění dle kategorií CNOSSOS-EU
Lehká motorová vozidla	Osobní vozidla, dodávková vozidla ≤ 3,5 tuny, sportovní užitková vozidla (SUV), víceúčelová vozidla (MPV) včetně přívěsů a karavanů	O LN*	M1 M1+O N1 N1+O		1
Středně těžká vozidla	Středně těžká vozidla, dodávková vozidla > 3,5 tuny, autobusy, obytné vozy atd. se dvěma nápravami a dvojicí pneumatik, které se nasazují na zadní nápravu	LN* SN TN TR A	N2 N3 M2 M3		2
Těžká vozidla	Těžká nákladní vozidla, vozidla typu touring, autobusy, jež mají tři a více náprav	SNP TNP NSN TRP A AK	M2+O N2+O M3 N3		3
Dvoukolová motorová vozidla	4a) Dvou-, tří- a čtyřkolové mopedy 4b) Motocykly s postranním vozíkem i bez něho, tříkolky a čtyřkolky	M	L1, L2, L6 L3, L4, L5, L7		4

Trolejbusy se přiřazují do kategorie autobusů, i když trolejbusové tratě spadají pod dráhy, protože hlavním zdrojem hluku je styk pneumatiky s vozovkou, čímž se odlišují od kolejových vozidel.

Denní intenzita silniční dopravy – doporučená minimální doba dopravního průzkumu

Převzato z publikace „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, TP 189, Ministerstvo dopravy“, 2018, str. 11.

Před průzkumem se ověří, zda provoz na sledovaném úseku nebude v době průzkumu ovlivněn mimořádnými událostmi (uzavírky a dopravní omezení na okolních komunikacích, státní svátky včetně svátků v okolních blízkých státech, staveništní doprava blízké stavby, akce s dopady na dopravu – např. významné kulturní nebo sportovní události apod.).

Ke zjištění RPDl se průzkum provádí:

- v běžné pracovní dny;
- v měsících duben, květen, červen, září a říjen;
- po dobu 2 x 4 hodiny, a to v době 7:00 h - 11:00 h a 13:00 h - 17:00 h;
- v rozlišení po hodinách.

Pokud to místní situace vyžaduje, je odpolední průzkum možné posunout s ohledem na pozdější dopravní špičku v místě průzkumu na dobu 14:00 h - 18:00 h (např. ve větších městech).

Při provedení průzkumu v době 7:00 h - 11:00 h a 13:00 h - 17:00 h (resp. 14:00 h - 18:00 h) lze očekávat přesnost stanovení RPDl cca ± 10 %, v době 7:00 h - 11:00 h nebo 13:00 h - 17:00 h cca ± 14 %, pro dobu průzkumu 2 hodiny cca ± 20 %.

Pro hodnocení hluku z dopravy v denní době se doporučuje provádět průzkum a měření podle charakteru provozu na komunikaci, s minimální přesností stanovení RPDl 20 %.

Pro hodnocení hluku z dopravy v noční době se doporučuje provádět průzkum a měření podle charakteru provozu na komunikaci, s minimální přesností stanovení RPDl 20 %, tzn. zjištění RPDl v denní době nebo 1 hodinu v době nejvyšší intenzity dopravy v noční době (zpravidla 5:00 h - 6:00 h).

V případě vyšší požadované přesnosti se doba měření prodlužuje.