

Hluk v Praze - stručné shmutí, základní trendy

2020

Závažným problémem města zůstává hluk ve venkovním prostředí. Zcela převažujícím zdrojem hluku je automobilová doprava.

Podle výpočtů realizovaných v rámci Strategické hlukové mapy 2017 pro aglomeraci Praha (z údajů roku 2016) bylo cca 73 % populace zatíženo hlukem L (dvn) vyšším než 55 dB.

Na základě strategických hlukových map jsou identifikována kritická místa, jimž je věnována prioritní pozornost v plánování a realizaci protihlukových opatření. K těmto opatřením náleží výstavba protihlukových clon, výměny povrchů na vybraných komunikacích, rekonstrukce tramvajových tratí, modernizace vozového parku MHD, výstavba bariérových objektů, organizační opatření v dopravě aj.

Na výběr možných protihlukových opatření je zaměřen akční plán snižování hluku, který navazuje na zpracování strategické hlukové mapy. Platným akčním plánem v roce 2020 byl akční plán z roku 2019 vycházející z 3. kola strategického hlukového mapování.

Opatření ke snižování hluku byla v roce 2020, tak jako v předchozích letech, realizována rovněž na letišti Praha/Ruzyně. Vedle běžných provozních, technických a ekonomických opatření ke snižování hluku z letecké dopravy je nutné uvést omezení nočního provozu – pohybů letadel v noční době.

2019

Závažným problémem města zůstává hluk ve venkovním prostředí. Zcela převažujícím zdrojem hluku je automobilová doprava. Podle výpočtů realizovaných v rámci Strategické hlukové mapy 2017 pro aglomeraci Praha (z údajů roku 2016) bylo cca 73 % populace zatíženo hlukem L (dvn) vyšším než 55 dB.

Na základě strategických hlukových map jsou identifikována kritická místa, jimž je věnována prioritní pozornost v plánování a realizaci protihlukových opatření. K těmto opatřením náleží výstavba protihlukových clon, výměny povrchů na vybraných komunikacích, rekonstrukce tramvajových tratí, modernizace vozového parku MHD, výstavba bariérových objektů, organizační opatření v dopravě aj.

Na výběr možných protihlukových opatření je zaměřen akční plán snižování hluku, který navazuje na zpracování strategické hlukové mapy. Platným akčním plánem v roce 2019 byl akční plán z roku 2017 vycházející z 2. kola strategického hlukového mapování.

Opatření ke snižování hluku byla v roce 2019, tak jako v předchozích letech, realizována rovněž na letišti Praha/Ruzyně. Vedle běžných provozních, technických a ekonomických opatření ke snižování hluku z letecké dopravy je nutné uvést omezení nočního provozu – pohybů letadel v noční době.

2018

Závažným problémem města zůstává hluk ve venkovním prostředí. Zcela převažujícím zdrojem hluku je automobilová doprava. Podle výpočtů realizovaných v rámci Strategické hlukové mapy 2017 pro aglomeraci Praha (z údajů roku 2016) bylo cca 73 % populace zatíženo hlukem L (dvn) vyšším než 55 dB.

Na základě strategických hlukových map jsou identifikována kritická místa, jimž je věnována prioritní pozornost v plánování a realizaci protihlukových opatření. K těmto opatřením náleží výstavba protihlukových clon, výměny povrchů na vybraných komunikacích, rekonstrukce tramvajových tratí, modernizace vozového parku MHD, výstavba bariérových objektů, organizační opatření v dopravě aj.

Na výběr možných protihlukových opatření je zaměřen akční plán snižování hluku, který navazuje na zpracování strategické hlukové mapy. Platným akčním plánem v roce 2018 byl akční plán z roku 2017 vycházející z 2. kola strategického hlukového mapování.

Opatření ke snižování hluku byla v roce 2018, tak jako v předchozích letech, realizována rovněž na letišti Praha/Ruzyně. Vedle běžných provozních, technických a ekonomických opatření ke snižování hluku z letecké dopravy je nutné uvést omezení nočního provozu – pohybů letadel v noční době.

2017

Závažným problémem města zůstává hluk ve venkovním prostředí. Zcela převažujícím zdrojem hluku je automobilová doprava. Podle výpočtů realizovaných v rámci Strategické hlukové mapy 2017 pro aglomeraci Praha (z údajů roku 2016) bylo cca 73 % populace

zatíženo hlukem L (dvn) vyšším než 55 dB. Na základě strategických hlukových map jsou identifikována kritická místa, jimž je věnována prioritní pozornost v plánování a realizaci protihlukových opatření. K těmto opatřením náleží výstavba protihlukových clon, výměny povrchů na vybraných komunikacích, rekonstrukce tramvajových tratí, modernizace vozového parku MHD, výstavba bariérových objektů, organizační opatření v dopravě aj.

Na výběr možných protihlukových opatření je zaměřen akční plán snižování hluku, který navazuje na zpracování strategické hlukové mapy. Poslední zpracování akčního plánu je z roku 2017 a vychází z 2. kola strategického hlukového mapování.

Opatření ke snižování hluku byla v roce 2017, tak jako v předchozích letech, realizována rovněž na letišti Praha/Ruzyně. Vedle běžných provozních, technických a ekonomických opatření ke snižování hluku z letecké dopravy je nutné uvést omezení nočního provozu – pohybů letadel v noční době.

2016

Závažným problémem města zůstává hluk ve venkovním prostředí. Zcela převažujícím zdrojem hluku je automobilová doprava. Podle výpočtů realizovaných v rámci vyhodnocení vlivu konceptu územního plánu na udržitelný rozvoj hlavního města (z údajů roku 2009) bylo cca 47 % populace zatíženo hlukem L (dn) vyšším než 55 dB.

Na základě strategických hlukových map jsou identifikována kritická místa, jimž je věnována prioritní pozornost v plánování a realizaci protihlukových opatření. K těmto opatřením náleží výstavba protihlukových clon, výměny povrchů na vybraných komunikacích, rekonstrukce tramvajových tratí, modernizace vozového parku MHD aj.

Opatření ke snižování hluku byla v roce 2016, tak jako v předchozích letech, realizována rovněž na letišti Praha Ruzyně. Vedle běžných provozních, technických a ekonomických opatření ke snižování hluku z letecké dopravy je nutné uvést omezení nočního provozu – pohybů letadel v noční době.

2014

Závažným problémem města zůstává hluk ve venkovním prostředí. Zcela převažujícím zdrojem hluku je automobilová doprava. Podle výpočtů realizovaných v rámci vyhodnocení vlivu konceptu územního plánu na udržitelný rozvoj hlavního města (z údajů roku 2009) je cca 47 % populace zatíženo hlukem L (dn) vyšším než 55 dB. Na základě strategických hlukových map jsou identifikována kritická

místa, jimž je věnována prioritní pozornost v plánování a realizaci protihlukových opatření. K těmto opatřením náleží výstavba protihlukové clony (PHC) navrhované akčním plánem (realizované do 2014) protihlukových clon, výměny povrchů na vybraných komunikacích, rekonstrukce tramvajových tratí, modernizace vozového parku MHD aj. Opatření ke snižování hluku byla v roce 2013, tak jako v předchozích letech, realizována rovněž na letišti Praha Ruzyně. Vedle běžných provozních, technických a ekonomických opatření ke snižování hluku z letecké dopravy je nutné uvést omezení nočního provozu – pohybů letadel v noční době.

2013

Závažným problémem města zůstává hluk ve venkovním prostředí. Zcela převažujícím zdrojem hluku je automobilová doprava. Podle výpočtů realizovaných v rámci vyhodnocení vlivu konceptu územního plánu na udržitelný rozvoj hlavního města (z údajů roku 2009) je cca 47 % populace zatíženo hlukem L (dn) vyšším než 55 dB. Na základě strategických hlukových map jsou identifikována kritická místa, jimž je věnována prioritní pozornost v plánování a realizaci protihlukových opatření. K těmto opatřením náleží výstavba protihlukových clon, výměny povrchů na vybraných komunikacích, rekonstrukce tramvajových tratí, modernizace vozového parku MHD aj. Opatření ke snižování hluku byla v roce 2013, tak jako v předchozích letech, realizována rovněž na letišti Praha/ Ruzyně. Vedle běžných provozních, technických a ekonomických opatření ke snižování hluku z letecké dopravy je nutné uvést omezení nočního provozu - pohybů letadel v noční době.

2012

Závažným problémem města zůstává hluk ve venkovním prostředí. Zcela převažujícím zdrojem hluku je automobilová doprava. Podle výpočtů realizovaných v rámci vyhodnocení vlivu konceptu územního plánu na udržitelný rozvoj hlavního města (z údajů roku 2009) je cca 47 % populace zatíženo hlukem L(dn) vyšším než 55 dB. Na základě strategických hlukových map jsou identifikována kritická místa, jimž je věnována prioritní pozornost v plánování a realizaci protihlukových opatření. K těmto opatřením náleží výstavba protihlukových clon, výměny povrchů na vybraných komunikacích, rekonstrukce tramvajových tratí, modernizace vozového parku MHD aj. Opatření ke snižování hluku byla v roce 2012, tak jako v předchozích letech, realizována rovněž na letišti Praha / Ruzyně. Vedle běžných provozních, technických a ekonomických opatření ke snižování hluku z letecké dopravy je nutné uvést omezení nočního provozu – pokles pohybů letadel v noční době v roce 2012 oproti předchozím rokům.

2011

Závažným problémem města zůstává hluk ve venkovním prostředí. Zcela převažujícím zdrojem hluku je automobilová doprava. Podle výpočtů realizovaných v rámci vyhodnocení vlivu konceptu územního plánu na udržitelný rozvoj hlavního města (z údajů roku 2009) je cca 47 % populace zatíženo hlukem L(dn) vyšším než 55 dB. Na základě strategických hlukových map jsou identifikována kritická

místa, jimž je věnována prioritní pozornost v plánování a realizaci protihlukových opatření. K těmto opatřením náleží výstavba protihlukových clon, výměny povrchů na vybraných komunikacích, rekonstrukce tramvajových tratí, modernizace vozového parku MHD aj. Opatření ke snižování hluku byla v roce 2011, tak jako v předchozích letech, realizována rovněž na letišti Praha / Ruzyně. Vedle běžných provozních, technických a ekonomických opatření ke snižování hluku z letecké dopravy je nutné uvést omezení nočního provozu - pokles pohybů letadel v noční době v roce 2011 oproti předchozím rokům.

2010

Závažným problémem města zůstává hluk ve venkovním prostředí. Zcela převažujícím zdrojem hluku je automobilová doprava. Podle výpočtů realizovaných v rámci strategických hlukových map je 87 % populace zatížené denním hlukem L(den) nad 55 dB, obdobně 85 % populace je zatížené nočním hlukem L(noc) nad 45 dB. Na základě strategických hlukových map jsou identifikována kritická místa, jimž je věnována prioritní pozornost v plánování a realizaci protihlukových opatření.

2009

Závažným problémem města zůstává hluk ve venkovním prostředí. Zcela převažujícím zdrojem hluku je automobilová doprava. Podle výpočtů realizovaných v rámci hlukových map je 87 % populace zatížené denním hlukem L(den) nad 55 dB, obdobně 85 % populace je zatížené nočním hlukem L(noc) nad 45 dB. Na základě hlukových map jsou identifikována kritická místa, jimž je věnována prioritní pozornost v plánování a realizaci protihlukových opatření.