

Hlavní město Praha
RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo 1701
ze dne 21.9.2010

k návrhu na dopravně organizační a stavebně technická opatření související s výstavbou severovýchodní části Městského okruhu a Libeňské spojky

Rada hlavního města Prahy

I. bere na vědomí

skutečnosti, uvedené v důvodové zprávě, podmiňující postup přípravy zbývajících staveb sítě hlavních komunikací

II. schvaluje

opatření dle přílohy č. 1 tohoto usnesení

III. ukládá

1. MHMP - OMI MHMP

1. aplikovat dopravně organizační a stavebně technická opatření dle přílohy č. 1 tohoto usnesení, při přípravě a realizaci staveb severovýchodní části MO a Libeňské spojky

Kontrolní termín: 31.12.2011

Kontrolní termín: 31.12.2012

MUDr. Pavel Bém
primátor hl.m. Prahy

JUDr. Rudolf Blažek
náměstek primátora hl.m. Prahy

Předkladatel: radní Šteiner
Tisk: R-2669
Provede: MHMP - OMI MHMP
Na vědomí: odborům MHMP

Příloha č. 1 k usnesení Rady HMP č. 1701 ze dne 21. 9. 2010

dopravně organizační a stavebně technická opatření pro výstavbu a provoz souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky (stavby č. 0081, 0094, 8313)

1. Umístění komunikací MO a LS v tunelech

V rámci navrženého řešení vedení MO+LS se využívá rozsáhlých tunelových úseků. Na povrchu území (uliční síť) tak zůstává pouze obslužná místní doprava. Délka připravované části MO je 8,8 km, délka Libeňské spojky je 1,4 km. Z této délky je předpokládáno vedení trasy v ražených a hloubených tunelech v celkové délce přes 5 km (cca 50%), v podstatě v celém rozsahu kde trasa prochází obydlým územím. Jedná se o tunely Bílá skála 1490 m (MO 0081), Vysočany-Malešice 2950 m (MO 0094), Libeň 880 m (LS 8313). Došlo ke zvýšení rozsahu tunelů oproti ÚP (1999) i oproti návrhu nového ÚP (2009). Zásadní pozitivní vliv na hlukové poměry a znečištění ovzduší.

2. Nízkohlučné vozovky

Návrh použití moderních nízkohlučných (akusticky pohltivých, neodrazných, hladkých) krytů vozovek v úsecích mimo tunely. Snížení hluku o cca 1,5 dB.

3. Protihlukové bariéry

Návrh protihlukových stěn a clon přímého i zalomeného tvaru (výšky 3 - 8 m), případně zemních valů, resp. jejich kombinací. Využití ve velkém rozsahu, včetně úseků křižovatkových ramp, stávajících úseků a mostů. Stěny mají zásadní vliv na šíření hluku, částečně i na šíření prachu z komunikací. V rámci výpočtů rozptylové studie byly zohledněny pouze úseky s oboustrannými stěnami delší než 100 m.

4. Izolační výsadba

Návrh zahrnuje výsadbu izolační zeleně s protiprašnou funkcí (zelená bariéra) na vybraných místech podél povrchových úseků MO a LS. Jedná se o ověřený systém skladby stupňovitého porostu keřů a stromů s vysokou schopností zachytu prachových částic (třítázový porost o šířce 5-10 m). Ověření proběhlo v rámci projektu MD ČR VaV 1F54E/121/520 "Souhrnná metodika pro hodnocení emisí znečišťujících látek ze silniční dopravy".

5. Nucené provozní odvětrání tunelů

Návrh systému provozního větrání tunelových trub s nuceným odvodem do vhodně situovaných výdechových objektů (komínů) s vysokým rozptylem na velkou plochu území mimo bezprostřední okolí stavby. Výnos portály lze provozní vzduchotechnikou regulovat až na cca 20%, výnos výdechy do cca 80%. Obdobný způsob jako na tunelech Mrázovka, Blanka a tunelech SOKP. Tato opatření mají vysoký vliv na snížení množství zplodin v okolí portálů tunelů.

6. Čištění povrchu vozovky

Návrh provozního zajištění úklidu (vysávání, kropení) navrhovaných povrchových úseků komunikací MO, LS spolu s navazující Vysočanskou radiálou v rozsahu min. 2 x týdně. Čištění povrchu vozovek vykazuje velmi pozitivní vliv na množství zdrojového – vířeného prachu průjezdem vozidel.

7. Emisní zóny

Návrh zřízení oblastí Prahy se zákazem vjezdu vozidel nesplňujících požadavky emisní normy EURO 3, resp. EURO 4.

- zákaz vjezdu vozidel nesplňujících EURO 3 na území celého hl.m. Prahy (neplatí pro SOKP).
- zákaz vjezdu vozidel nesplňujících EURO 4 do prostoru uvnitř MO.

Toto opatření má zásadní vliv na koncentrace NO₂, a emisí v ovzduší obecně. Vozidla s EURO 3 jsou povinně vyráběna od roku 2000, EURO 4 od roku 2005 (většina produktů automobilek však tyto normy splňuje u svých výrobců s cca 5ti letým předstihem). Předpokládané nejbližší datum zprovoznění souboru staveb MO+LS je rok 2018, reálně rok 2020. Průměrné stáří vozového parku v Praze je dle centrálního registru cca 13 let, tedy průměrně staré vozidlo ke zprovoznění souboru navrhovaných staveb MO+LS bude vyrobené v roce 2005-07. Podle centrálního registru vozidel činí podíl vozidel v Praze se stářím nad 13 let cca 35 %, podle provedeného průzkumu přímo na komunikacích však vozový park se stářím přesahujícím 13 let a provozovaný v Praze je pouze cca 10%.

8. Plošná regulace automobilové dopravy

Regulace – snížení - intenzity dopravy v ploše celého města pomocí zejména zpoplatnění (mýta). S regulací souvisí návrh následných opatření:

- zřízení zpoplatnění komunikací v určité oblasti města (uvnitř MO pro veškerou dopravu, ve zbylé ploše Prahy včetně MO pouze pro nákladní vozidla), tím dochází k omezení tranzitní dopravy a nákladní dopravy, omezení noční dopravy,
- zatraktivnění SOKP oproti komunikacím uvnitř města (zrušení poplatku na SOKP, nebo jeho snížení oproti ostatním komunikacím města, resp. nastavení poplatků na MO a SOKP s dopadem na přesun tranzitní dopravy na SOKP),
- regulace tranzitní nákladní dopravy i vnitroměstské nákladní dopravy na MO (rozšíření oblasti zákazu vjezdu vozidel těžších než 6 t na celou oblast uvnitř MO, zákaz vjezdu vozidel těžších než 12 t na komunikace MO,
- zřízení oblastí s dopravním omezením pro vozidla, která nespĺňují emisní normy EURO 3 a 4 (viz body 7 a 8),

9. Řízení rychlosti a skladby vozidel

Návrh dynamické (časově proměnné) úpravy max. povolené rychlosti prostřednictvím proměnného dopravního značení, a to v závislosti na konkrétních rozptylových a dopravních podmínkách. Případně lze regulovat proměnným dopravním značením i max. hmotnost vozidel, nebo požadované emisní normy vozidel na MO. Znamená to např. snížení max. povolené rychlosti v časech dopravní špičky – zvýší se plynulost průjezdu vozidel. Tím dochází ke snížení vzniku hluku a především výfukových zplodin.

Uvažovaná průměrná hodnota rychlosti na povrchových úsecích ve výpočtech je 50 km/hod. Rozptylové podmínky budou prověřovány stacionární měřicí stanicí umístěnou již v průběhu výstavby v oblasti Balabenky.

Důvodová zpráva

k návrhu na schválení dopravně organizačních a stavebně technických opatření souvisejících s výstavbou a provozem souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky (stavby č. 0081, 0094, 8313) zařazených do dokumentace posouzení vlivů stavby na životní prostředí podle zák. č. 100/2001Sb.

Tato důvodová zpráva bude sloužit jako doplňující příloha dokumentace pro posouzení vlivů stavby na životní prostředí (EIA) dle zák. č. 100/2001Sb zpracované pro soubor staveb Městského okruhu č. 0081+0094 úsek Pelc Tyrolka – Balabenka – Štěrboholská radiála a Libeňské spojky č. 8313 (dále pouze soubor staveb MO+LS) vrácené k dopracování Ministerstvem životního prostředí ČR z důvodu dodatečných požadavků pro snížení negativních dopadů posuzovaného souboru staveb na životní prostředí.

Městský okruh stavby 0081+0094 spolu s Libeňskou spojkou jsou posledními připravovanými úseky vnitřního pražského okruhu. Jejich zprovozněním cca do roku 2020 dojde k dokončení celé ochranné obálky vnitřní části hlavního města od automobilové dopravy. S ohledem na vysokou důležitost těchto staveb pro celou Prahu probíhá intenzivní projekční a investorská příprava, a to již od schválení platného ÚP v roce 1999.

V roce 2005 byla pro všechny posuzované stavby samostatně podána oznámení ke zjišťovacímu řízení procesu EIA staveb MO+LS. Ve všech případech bylo požadováno zpracovat dokumentace v plném rozsahu podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001Sb. a tyto podat k posouzení a ke stanovisku. Zpracované dokumentace v souladu se všemi požadavky zákona a se zapracovanými připomínkami v rámci zjišťovacího řízení byly podány na MŽP v roce 2008. Přesto byly v srpnu 2008 znovu vráceny k dopracování, s řadou zcela nových dodatečných požadavků, resp. s požadavky na řešení koncepce celého systému nadřazených komunikací v Praze mimo rámec platného ÚP (1999).

V průběhu roku 2009 bylo proto se zástupci Hygienické stanice hl.m.Prahy a zástupci MŽP ČR konzultován další postup dopracování a rozsah dokumentace, vč. požadovaných docílených výsledků pro kladné posouzení. Bylo dohodnuto, že bude v dokumentaci prověřen plošný přínos posuzovaných staveb z hlediska životního prostředí a lidského zdraví s tolerováním překročení hygienických limitů v bezprostředním okolí navrhovaného záměru. Přínosy celého souboru staveb MO+LS budou prověřeny na širším území města nad standardní rámec posuzovaného území v rámci EIA. Místo původních 10 km², resp. 25 km² na společné ploše cca 110 km². Po rozpracování, v rámci dalšího projednávání, však bylo zástupci MŽP ČR konstatováno, že s ohledem na změnu koncepce posuzování (metodiky) je nutné splnit požadované hygienické limity striktně i při prokázání plošného přínosu a to navíc bez korekcí na staré zátěži. (Dopad stanoviska MZd ČR ke stavbě SOKP 511) Tato změna koncepčního přístupu de facto znamenala zastavení přípravy dokumentace.

Projektanti museli zvolit nový přístup v řešení ochrany obyvatel proti nepříznivým vlivům dopravy, a to nejen na MO+LS, ale na celém území hlavního města. Při vyčerpání zřejmě všech možných technických prostředků (nad rámec doposud používaných standardů) vedoucích ke snížení negativních vlivů dopravy z navrhovaných staveb na životní prostředí byly však stále na části území překračovány platné hygienické limity (potvrzeno hlukovou a rozptylovou studií). A to přesto, že byl prokázán jednoznačný globální pozitivní vliv staveb s pouze malými oblastmi vlivu negativního.

Překračovány byly imisní limity pro hlukovou zátěž a imisní situaci ovzduší v oblastech, kde k tomu významně dochází již v současné době. Znamená to, že posuzovaný soubor staveb MO+LS nezlepší podmínky v prostředí až pod hygienické imisní limity bez výjimky. Následně bylo konstatováno, že další možná technická opatření jsou již mimo rozhodovací mandát zpracovatelů, neboť se jedná o technicky velmi náročná řešení (celotunelová řešení, snížení kapacity provozu na kapacod.), která povedou k neúměrnému zvýšení investičních i provozních prostředků a rovněž k nutnosti výrazných koncepčních změn v dopravním systému na úkor mobility atd. Přistoupilo se proto k hledání změn nikoliv technického, ale dopravně koncepčního (organizačního) rázu.

Na základě těchto nových vstupních podmínek proběhla v druhé polovině roku 2009 a počátkem roku 2010 řada dílčích studijních prací a modelových výpočtů, s cílem nalézt taková opatření vedoucí k zajištění požadavků z hlediska životního prostředí, ovšem při zachování požadované dopravní funkce. Výsledkem jsou dále uvedená dopravně-organizační a technická opatření, která byla zapracována do doporučeného posuzovaného dopravního stavu v dokumentaci EIA souboru staveb MO+LS (tzv. optimalizovaný výhledový stav), a která v konečné podobě respektují splnění vznesených požadavků.

Zvolené předpoklady výsledného dopravního stavu souvisejí s koncepčním přístupem k dopravě a k životnímu prostředí v hlavním městě Praze jako celku. Jako hlavní nástroj byla zvolena účinná dopravní politika a regulace individuální automobilové dopravy v Praze a preference dopravy hromadné, pěší a cyklistické. Uvažovaná opatření jsou v souladu s platným i navrhovaným ÚP a zároveň v souladu se Strategickým plánem hl. m. Prahy. Pro potřeby věrohodnosti (reálnosti) těchto předpokladů zapracovaných do dokumentace EIA souboru staveb MO+LS je nutné jejich potvrzení oprávněným subjektem zastupujícím Hlavní město Prahu.

Přijatá **stavebně-technická** a **dopravně-organizační opatření** jsou určena pro splnění hygienických požadavků na hodnoty emisí (znečištění ovzduší) a zároveň vedoucí k maximálně dosažitelnému snížení hluku (pro zajištění hygienické přijatelnosti), ovšem stále s lokálním překročením v povrchových úsecích nové trasy. Tato lokální místa budou v rámci další přípravy staveb aktuálně řešena investorem OMI MHMP pomocí stavebních úprav na zasažených objektech, případně majetkoprávním vyrovnáním.

Po zprovoznění souboru staveb MO+LS dojde k plošnému snížení zátěže, v několika lokalitách však bez možnosti splnění hygienických limitů.

Přesto je třeba znovu upozornit, že platné hygienické limity jsou v těchto oblastech významně překračovány již dnes, a to i plošně. V případě, že by nedošlo k výstavbě a zprovoznění navrhovaného souboru staveb MO+LS je prokazatelné, že dojde k postupnému nárůstu zátěže nad úroveň současného stavu, a to v rozsahu celoměstského prostoru. Přijatá opatření mají proto výrazně širší význam a dopad v celopražském rozsahu.

- Navržená opatření:

- o Rozsáhlé vedení trasy v tunelech (cca 50%)
- o Využití nízkohlučných povrchů vozovek
- o Výstavba protihlukových bariér výšky 3-8 m ve velkém rozsahu
- o Izolační výsadba s protiprašnou funkcí
- o Nucené provozní odvětrání tunelů
- o Čištění povrchu vozovek (omezení prašnosti – víření prachu)
- o Zavedení emisních zón pro vozidla EURO 4 uvnitř MO a EURO 3 na území celého zbytku Prahy bez SOKP
- o Plošná regulace automobilové dopravy, omezení vjezdu nákladních vozidel nad 6 t do vnitřku MO, nad 12 t na MO, zavedení mýta pro všechny automobily uvnitř MO, zavedení mýta pro nákladní vozidla vně MO, ztraktivnění SOKP oproti MO (snížení mýta)
- o Řízení rychlosti a skladby vozidel, např. v případě špatných rozptylových podmínek, nebo v noci

Z á v ě r :

Radě hl.m.Prahy se předkládá návrh na schválení :

- **Potvrzení dopravně organizačních a stavebně technických opatření navržených ke zprovoznění souboru staveb Městského okruhu a Libeňské spojky v rámci dokumentace pro posouzení vlivů staveb na životní prostředí podle zák. č. 100/2001Sb.**

Podrobný popis opatření

1. Umístění komunikací MO a LS v tunelech

V rámci navrženého řešení vedení MO+LS se využívá rozsáhlých tunelových úseků. Na povrchu území (uliční síť) tak zůstává pouze obslužná místní doprava. Délka připravované části MO je 8,8 km, délka Libeňské spojky je 1,4 km. Z této délky je předpokládáno vedení trasy v ražených a hloubených tunelech v celkové délce přes 5 km (cca 50%), v podstatě v celém rozsahu kde trasa prochází obydleným územím. Jedná se o tunely Bílá skála 1490 m (MO 0081), Vysočany-Malešice 2950 m (MO 0094), Libeň 880 m (LS 8313). Došlo ke zvýšení rozsahu tunelů oproti ÚP (1999) i oproti návrhu nového ÚP (2009). Zásadní pozitivní vliv na hlukové poměry a znečištění ovzduší.

2. Nízkohlučné vozovky

Návrh použití moderních nízkohlučných (akusticky pohltivých, neodrazných, hladkých) krytů vozovek v úsecích mimo tunely. Snížení hluku o cca 1,5 dB.

3. Protihlukové bariéry

Návrh protihlukových stěn a clon přímého i zalomeného tvaru (výšky 3 - 8 m), případně zemních valů, resp. jejich kombinací. Využití ve velkém rozsahu, včetně úseků křižovatkových ramp, stávajících úseků a mostů. Stěny mají zásadní vliv na šíření hluku, částečně i na šíření prachu z komunikací. V rámci výpočtů rozptylové studie byly zohledněny pouze úseky s oboustrannými stěnami delší než 100 m.

4. Izolační výsadba

Návrh zahrnuje výsadbu izolační zeleně s protiprašnou funkcí (zelená bariéra) na vybraných místech podél povrchových úseků MO a LS. Jedná se o ověřený systém skladby stupňovitého porostu keřů a stromů s vysokou schopností zachytu prachových částic (třítážový porost o šířce 5-10 m). Ověření proběhlo v rámci projektu MD ČR VaV 1F54E/121/520 "Souhrnná metodika pro hodnocení emisí znečišťujících látek ze silniční dopravy".

5. Nucené provozní odvětrání tunelů

Návrh systému provozního větrání tunelových trub s nuceným odvodem do vhodně situovaných výdechových objektů (komínů) s vysokým rozptylem na velkou plochu území mimo bezprostřední okolí stavby. Výnos portály lze provozní vzduchotechnikou regulovat až na cca 20%, výnos výdechy do cca 80%. Obdobný způsob jako na tunelech Mrázovka, Blanka a tunelech SOKP. Tato opatření mají vysoký vliv na snížení množství zplodin v okolí portálů tunelů.

6. Čištění povrchu vozovky

Návrh provozního zajištění úklidu (vysávání, kropení) navrhovaných povrchových úseků komunikací MO, LS spolu s navazující Vysočanskou radiálou v rozsahu min. 2 x týdně. Čištění povrchu vozovek vykazuje velmi pozitivní vliv na množství zdrojového – vířeného prachu průjezdem vozidel.

7. Emisní zóny

Návrh zřízení oblastí Prahy se zákazem vjezdu vozidel nespĺňujících požadavky emisní normy EURO 3, resp. EURO 4.

- zákaz vjezdu vozidel nespĺňujících EURO 3 na území celého hl.m. Prahy (neplatí pro SOKP).
- zákaz vjezdu vozidel nespĺňujících EURO 4 do prostoru uvnitř MO.

Toto opatření má zásadní vliv na koncentrace NO₂, a emisí v ovzduší obecně. Vozidla s EURO 3 jsou povinně vyráběna od roku 2000, EURO 4 od roku 2005 (většina produktů automobilek však tyto normy splňuje u svých výrobců s cca 5ti letým předstihem). Předpokládané nejbližší datum zprovoznění souboru staveb MO+LS je rok 2018, reálně rok 2020. Průměrné stáří vozového parku v Praze je dle centrálního registru cca 13 let, tedy průměrně staré vozidlo ke zprovoznění souboru navrhovaných staveb MO+LS bude vyrobené v roce 2005-07. Podle centrálního registru vozidel činí podíl vozidel v Praze se stářím nad 13 let cca 35 %, podle provedeného průzkumu přímo na komunikacích však vozový park se stářím přesahujícím 13 let a provozovaný v Praze je pouze cca 10%.

8. Plošná regulace automobilové dopravy

Regulace – snížení - intenzity dopravy v ploše celého města pomocí zejména zpoplatnění (mýta). S regulací souvisí návrh následných opatření:

- zřízení zpoplatnění komunikací v určité oblasti města (uvnitř MO pro veškerou dopravu, ve zbylé ploše Prahy včetně MO pouze pro nákladní vozidla), tím dochází k omezení tranzitní dopravy a nákladní dopravy, omezení noční dopravy,
- ztraktivnění SOKP oproti komunikacím uvnitř města (zrušení poplatku na SOKP, nebo jeho snížení oproti ostatním komunikacím města, resp. nastavení poplatků na MO a SOKP s dopadem na přesun tranzitní dopravy na SOKP),
- regulace tranzitní nákladní dopravy i vnitroměstské nákladní dopravy na MO (rozšíření oblasti zákazu vjezdu vozidel těžších než 6 t na celou oblast uvnitř MO, zákaz vjezdu vozidel těžších než 12 t na komunikace MO,
- zřízení oblastí s dopravním omezením pro vozidla, která nesplňují emisní normy EURO 3 a 4 (viz body 7 a 8),

9. Řízení rychlosti a skladby vozidel

Návrh dynamické (časově proměnné) úpravy max. povolené rychlosti prostřednictvím proměnného dopravního značení, a to v závislosti na konkrétních rozptylových a dopravních podmínkách. Případně lze regulovat proměnným dopravním značením i max. hmotnost vozidel, nebo požadované emisní normy vozidel na MO. Znamená to např. snížení max. povolené rychlosti v časech dopravní špičky – zvýší se plynulost průjezdu vozidel. Tím dochází ke snížení vzniku hluku a především výfukových zplodin.

Uvažovaná průměrná hodnota rychlosti na povrchových úsecích ve výpočtech je 50 km/hod. Rozptylové podmínky budou prověřovány stacionární měřicí stanicí umístěnou již v průběhu výstavby v oblasti Balabenky.