



EURÓPSKA ÚNIA
Kohézny fond
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020



MINISTERSTVO
DOPRAVY A VÝSTAVBY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



MESTO PREŠOV

SPRÁVA O HODNOTENÍ STRATEGICKÉHO DOKUMENTU

podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie
a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

STRATÉGIA UDRŽATEĽNÉHO ROZVOJA DOPRAVY MESTA PREŠOV

HLUKOVÁ ŠTÚDIA

Január 2019

Predmetom zjednodušenej hlukovej štúdie pre pozemnú cestnú dopravu pre návrhový stav Stratégie udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov je posúdenie a vyhodnotenie vplyvu automobilovej premávky pri výhľadovom stave v roku 2040 v meste Prešov. Zjednodušená hluková štúdia bola vypracovaná pre výsledný scenár 2040 (viď. prílohu SURDMP č. 1.5). Pre výpočet boli použité prognózované intenzity dopravy (osobné a nákladné vozidlá) podľa dopravného modelu, viď. kartogram VYSLEDNY 2040 v prílohe SURDMP č. 4.

Hluková štúdia bola spracovaná pre súvisle osídlenú časť mesta Prešov a obce Ľubotice s najvyššími intenzitami dopravy zasahujúcimi obytné a rekreačné územia, riešené územie nezahŕňa riedko zastavené okrajové časti mesta s cestami s nízkou intenzitou dopravy (napr. Cemjatu) a nezahŕňa ani mesto Veľký Šariš a ostatné obce obsluhované spoločnou MHD, pre ktoré je Stratégia udržateľného rozvoja dopravy spracúvaná. V týchto lokalitách, okrem ojedinelých bodových problémov, nie sú očakávané ťažkosti s hlukovou záťažou. Z tohto dôvodu neboli tiež rátané hodnoty ekvivalentných hladín hluku na obchvatoch R4 a D1, ktoré neprechádzajú obytnou zástavbou s výnimkou indikatívneho posúdenia prechodu obchvatu u R4 so štyrmi pruhmi bez protihlukových opatrení medzi časťou mesta Nižná Šebastová a Finticami. Posúdenie vplyvu dopravy na D1 na okolitú zástavbu (napr. časť mesta Vydumanec a obec Haniska) bolo súčasťou dokumentácie pre posúdenie vplyvov stavby na životné prostredie, kompletne posúdenie plánovaného severného obchvatu, vrátane návrhu protihlukových opatrení, bude obsahom prípravnej a projektovej dokumentácie severného obchvatu Prešova.

Cieľom spracovania zjednodušenej hlukovej štúdie je posúdiť výhľadovú akustickú situáciu a v prípade potreby identifikovať nutnosť návrhu protihlukových opatrení tak, aby boli dodržané hladiny hluku v životnom prostredí v zmysle vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších predpisov. Hluková štúdia a návrh opatrení je spracovaná s ohľadom na rozsah a charakter strategického dokumentu. V prílohách č. 1 a 4 sú hlukové mapy vykonané v grafickej forme pomocou kontúr hlukových pásiem. Záver zjednodušenej štúdie obsahuje návrh všeobecných protihlukových opatrení. Konkrétne opatrenia, ako aj podrobná hluková štúdia, môžu byť predmetom riešenia následnej dokumentácie jednotlivých dopravných stavieb.

Hodnotenie akustických vplyvov je zamerané na akustickú situáciu najbližších chránených vonkajších priestorov a chránených vonkajších priestoroch stavieb v blízkosti dopravne významných komunikácií (väčšinou ide o zberné komunikácie), na ktorých sú vyššie intenzity dopravy. Vyhodnotenie sa uskutočnilo v zmysle vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. v znení neskorších predpisov, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.

Posudzované územie mesta Prešov je možné pre hluk od dopravy a z iných zdrojov $L_{Aeq,p}$ rozdeliť nasledovne :

Tabuľka 1 Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. v znení neskorších predpisov

Kategoría územia	Opis chráneného územia	Ref. čas. inter.	Prípustné hodnoty ^{a)} (dB)				
			Hluk z dopravy				Hluk z iných zdrojov L _{Aeq,p}
			Pozemná a vodná doprava ^{b) c)} L _{Aeq,p}	Železničné dráhy ^{c)} L _{Aeq,p}	Letecká doprava		
					L _{Aeq,p}	L _{ASmax,p}	
I.	Územie s osobitnou ochranou pred hlukom (napríklad kúpeľné miesta, ¹⁰⁾ kúpeľné a liečebné areály).	deň	45	45	50	–	45
		večer	45	45	50	–	45
		noc	40	40	40	60	40
II.	Priestor pred oknami obytných miestností bytových a rodinných domov, priestor pred oknami chránených miestností školských budov, zdravotníckych zariadení a iných chránených objektov, ^{d)} rekreačné územie.	deň	50	50	55	–	50
		večer	50	50	55	–	50
		noc	45	45	45	65	45
III.	Územie ako v kategórii II v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a letísk, ⁹⁾ ¹¹⁾ mestské centrá.	deň	60	60	60	–	50
		večer	60	60	60	–	50
		noc	50	55	50	75	45
IV.	Územie bez obytnej funkcie a bez chránených vonkajších priestorov, výrobné zóny, priemyselné parky, areály závodov.	deň	70	70	70	–	70
		večer	70	70	70	–	70
		noc	70	70	70	95	70

1.1 VÝSTUPY

Najvyšší počet obyvateľov zasiahnutých nadmernou akustickou záťažou z automobilovej dopravy je v uliciach, kde je vysoká intenzita dopravy k blízko položeným obytným domom. Sú vedené jestvujúce hodnoty hluku od dopravy Laeq,p a hodnoty pre výsledný scenár v roku 2040.

Ide najmä o tieto ulice:

Ulice	Stav 2018		Návrh 2040	
	hodnoty na príľahlých fasádach domoch v pásme			
	denná doba	nočná doba	denná doba	nočná doba
Armádneho gen. Svobodu (južná časť)	60 – 65 dB	50 – 55 dB	55 – 60 dB	45 – 50 dB
Bardejovská	65 – 70 dB	60 – 65 dB	60 – 65 dB	55 – 60 dB
Duklianska	65 – 70 dB	55 – 60 dB	60 – 65 dB	50 – 55 dB
Hollého	60 – 65 dB	55 – 60 dB	55 – 60 dB	50 – 55 dB
Kysucká	60 – 65 dB	50 – 55 dB	50 – 55 dB	45 – 50 dB
Levočská	65 – 70 dB	60 – 65 dB	60 – 65 dB	50 – 60 dB
Obrancov mieru	65 – 70 dB	55 – 60 dB	60 – 65 dB	50 – 55 dB
Pražská (ulica disponuje protihl. opatr.)	60 – 70 dB	50 – 55 dB	55 – 60 dB	45 – 50 dB
Prostějovská	55 – 65 dB	45 – 50 dB	55 – 60 dB	45 – 50 dB
Sabinovská	65 – 70 dB	55 – 60 dB	60 – 65 dB	50 – 60 dB
Solivarská	65 – 70 dB	50 – 55 dB	60 – 65 dB	50 – 55 dB
Šafárikova	60 – 65 dB	50 – 55 dB	60 – 65 dB	50 – 55 dB
Švábska	60 – 65 dB	50 – 55 dB	55 – 60 dB	45 – 50 dB
Vajanského (južná časť)	60 – 65 dB	50 – 55 dB	55 – 60 dB	50 – 55 dB
Volgogradská	60 – 65 dB	50 – 55 dB	60 – 65 dB	50 – 55 dB
Vranovská	65 – 70 dB	60 – 65 dB	60 – 65 dB	50 – 55 dB
Východná	65 – 75 dB	60 – 65 dB	60 – 65 dB	50 – 55 dB
Novo navrhnuté komunikácie				
Obchvat R4			45 – 50 dB	<45 dB
Preložka I/68			50 – 55 dB	45 – 50 dB
K5			50 – 55 dB	45 – 50 dB
K1			50 – 55 dB	45 – 50 dB
K3			50 – 55 dB	45 – 50 dB

1.2 ZÁVER

Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí pre hluk z pozemnej cestnej dopravy sú stanovené vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších predpisov na:

- 50 dB počas dňa a 45 dB v noci v obytných a rekreačných územiach mimo centra.
- 60 dB počas dňa a 50 dB v noci pre obytné a rekreačné územia v okolí diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a pre mestské centrum
- 70 dB počas dňa aj v noci pre výrobné zóny

Ak je preukázané, že jestvujúci hluk z pozemnej dopravy prekračujúci prípustné hodnoty pre obytné a rekreačné územia zapríčinený postupným narastaním dopravy nie je možné obmedziť dostupnými technickými opatreniami alebo organizačnými opatreniami bez podstatného narušenia dopravného výkonu, posudzovaná hodnota pre obytné a rekreačné územie môže prekročiť prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku z pozemnej dopravy najviac o 5 dB, pre okolie diaľnic, ciest I. a II. triedy, miestnych komunikácií s hromadnou dopravou, železničných dráh a pre mestské centrum najviac o 10 dB.

Spracovaná zjednodušená hluková štúdia neumožňuje podrobne popísať vplyvy hluku na celom území mesta, obslužné ulice nie sú ani predmetom návrhov v stratégii. Ako celá Stratégia udržateľného rozvoja dopravy mesta Prešov, aj zjednodušená hluková štúdia sa sústredila predovšetkým na okolie ciest I. a II. triedy a miestnych komunikácií s hromadnou dopravou.

Všetky posudzované jestvujúce komunikácie patria medzi cesty I. triedy alebo miestne komunikácie s prevádzkou MHD, hluková hladina na nich teda nesmie prekračovať 60 dB počas dňa a 50 dB v noci, keď je možné obmedzenie hluku realizáciou dostupných technických a organizačných opatrení bez narušenia dopravného výkonu. K prekročovaniu limitov v súčasnosti dochádza takmer na všetkých hlavných uliciach mesta, (aj k zvýšenému limitu 70/60 dB by sa mnohých ďalších hlavných uliciach vypočítané hodnoty približovali a v ulici Východnej, Vranovskej a Levočskej by bol tento zvýšený limit aj prekračovaný). Nie je možné tvrdiť, že nie je možné urobiť technické opatrenia k zníženiu hlukovej záťaže, nakoľko Prešov v roku 2018 nemal žiadny vonkajší obchvat pre tranzitnú dopravu, zvýšené limity by sa preto na jestvujúci stav infraštruktúry nemali aplikovať.

Vo výslednou scenári 2040 dôjde k upokojeniu dopravy na všetkých hlavných komunikáciách v meste a ekvivalentná hladina hluku neprekročí na žiadnej z jestvujúcich komunikácií hodnotu 65 dB počas dňa a 60 dB v noci. Na väčšine mestských ulíc dôjde k poklesu ekvivalentnej hladiny hluku, priemerne o cca 5 dB. Po realizácii obchvatov, nového vnútromestského komunikačného prepojenia K3 – K5 a opatrení k obmedzení prejazdnosti centrom a po opatreniach k skvalitneniu verejnej a nemotorovej dopravy navrhnutých v stratégii už potom nebude možné ďalej znižovať intenzitu dopravy na jestvujúcich cestách bez podstatného narušenia dopravného výkonu. Cieľom stratégie

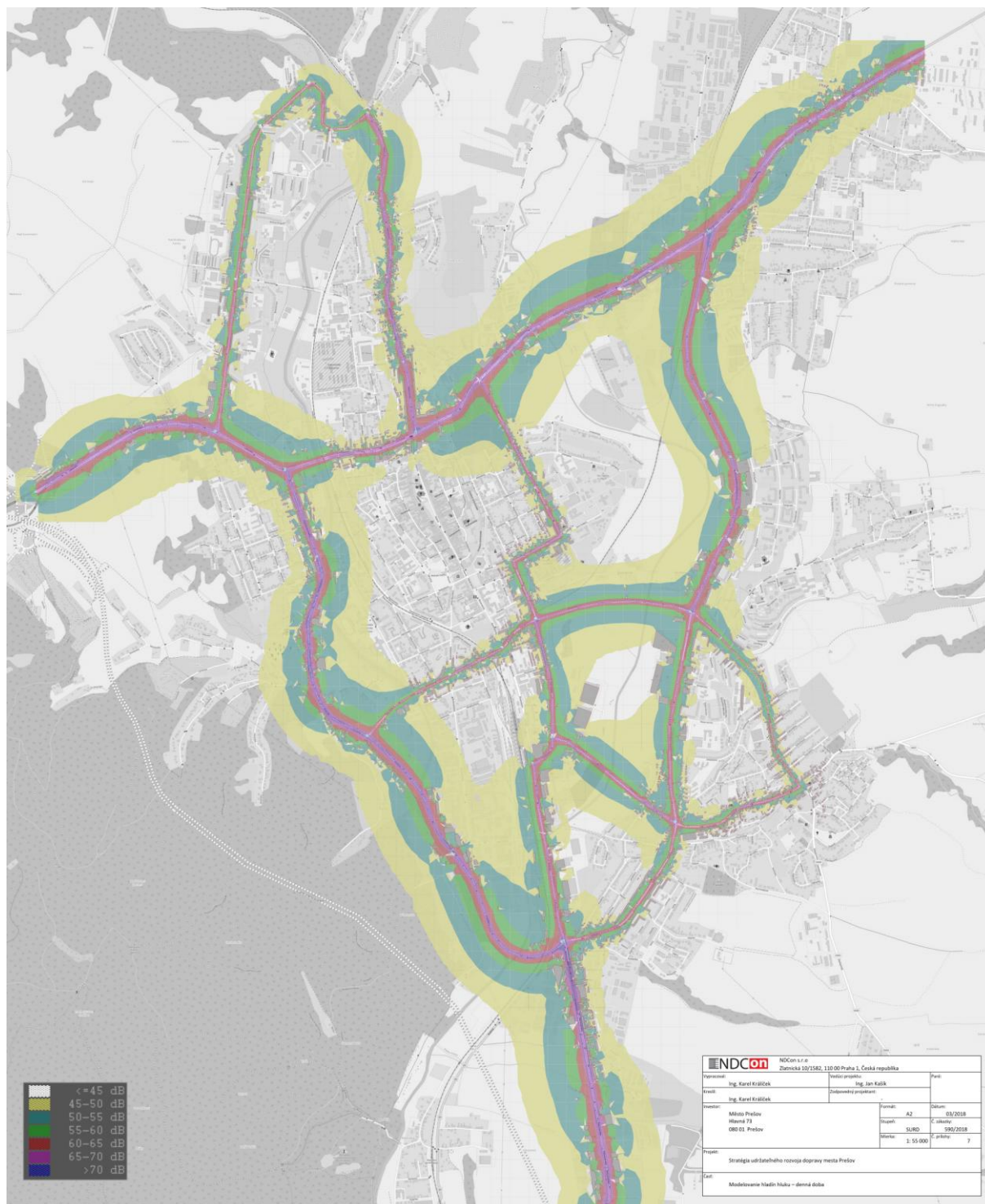
bolo nájst riešenie minimalizujúce intenzity dopravy na hlavných uliciach v centre mesta. Bude tak po realizácii opatrení prípustné počítať s prekročení prípustnej hodnoty určujúcich veličín hluku na jestvujúcich cestách. Hygienické limity je tak možné považovať vo výslednom scenári za splnené pri tolerancii prekročení hodnôt určujúcich veličín, v prevádzujúcej väčšine prípadov do 5 dB.

Najvyšších hladín hluku v relácii k limitom sa dosiahne v roku 2040 v noci na Sabinovskej ulici južne od Björnsonovej a na Levočskej ulici (až 60 dB v noci, t.j. na hranici zvýšeného limitu). V týchto uliciach nie je možné navrhovať protihlukové steny, bude tu však vhodné realizovať povrchy s nízkoohlučného asfaltu, prípadne obmedziť rýchlosť v noci na 40 km/h k obmedzeniu nočného hluku.

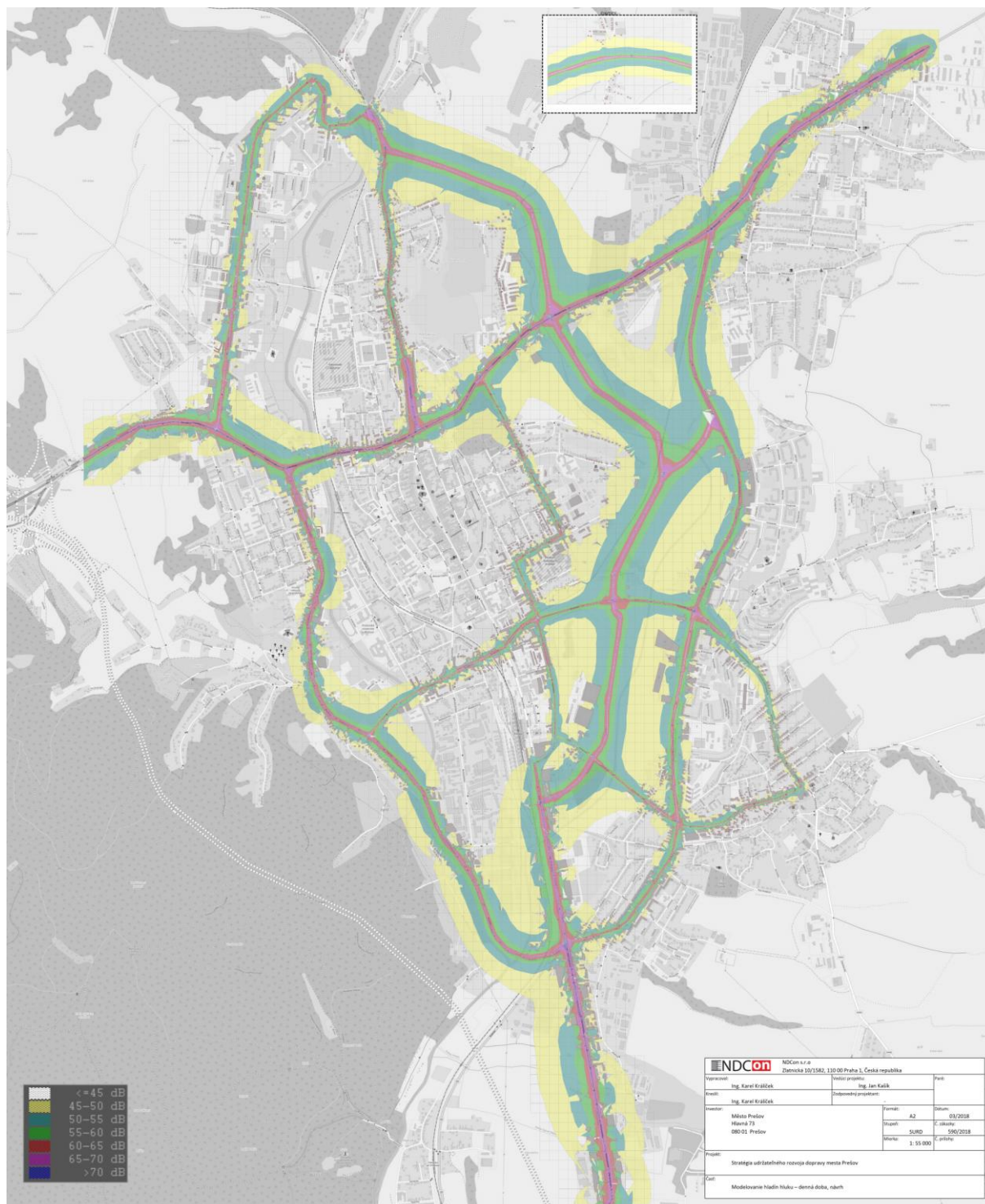
Všetky novo navrhnuté hlavné komunikácie dotýkajúce sa zastavaného územia mesta spĺňajú prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí pre hluk z pozemnej cestnej dopravy (60 dB počas dňa a 50 dB v noci) a nebude potrebné pozdĺž nich budovať súvislé protihlukové opatrenia. Prípadné opatrenia pre ochranu pred hlukom popri jednotlivých obytných domov (napr. v ulici Pri Mlyne, Košická Pod Táborom alebo K Surdoku) v blízkosti ich trás budú predmetom podrobnej projektovej dokumentácie a budú v prípade potreby určite realizovateľné.

Posúdenie potrebnosti protihlukových opatrení pred hlukom z prevádzky na obchvatoch D1 a R4 je súčasťou ich prípravnej a stavebnej dokumentácie. Je možné indikovať možný vplyv dopravy na D1 na časť mesta Vydumanec a obec Haniska, hluk z R4 nebude negatívne ovplyvňovať žiadne zastavané územie.

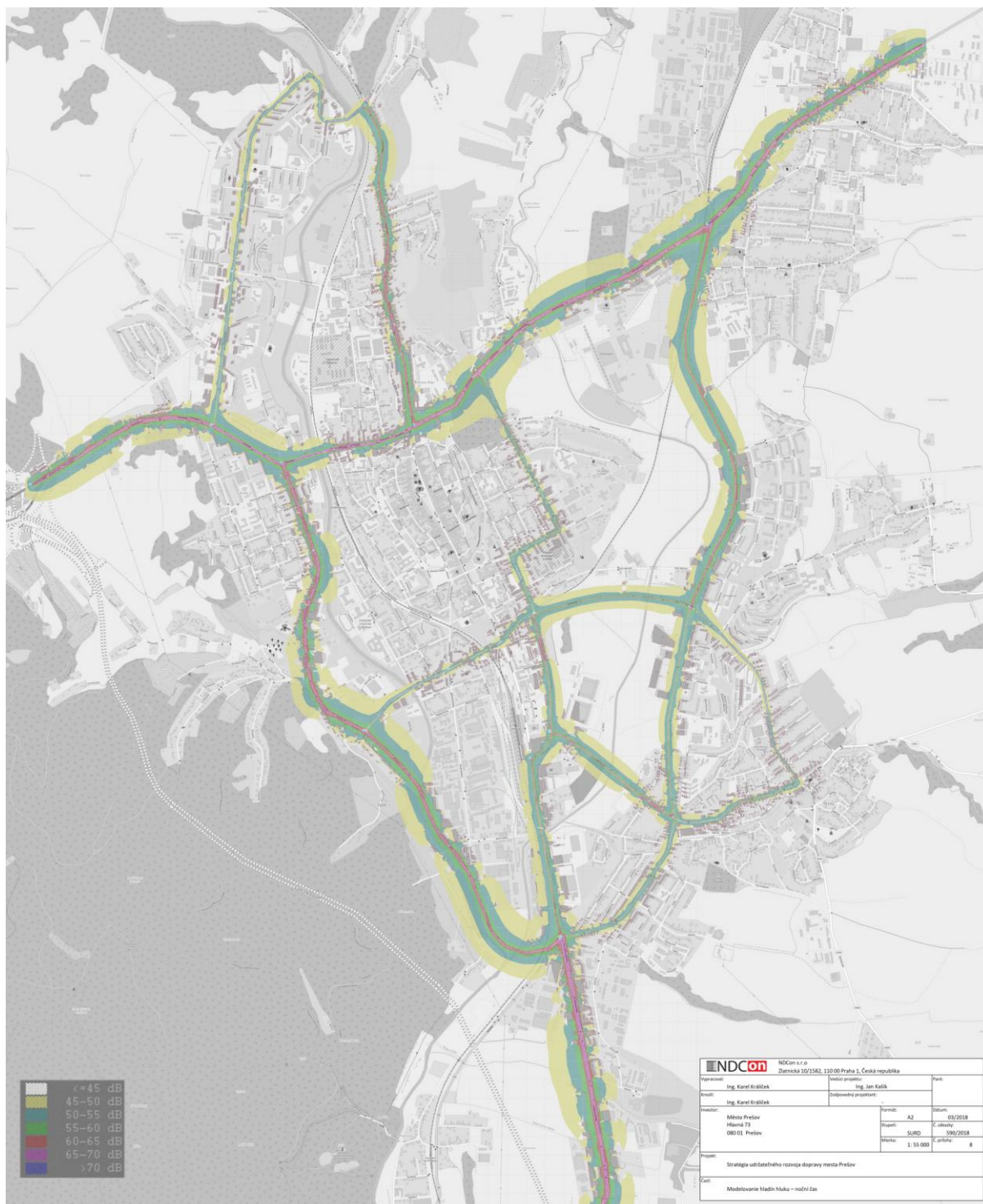
MODELOVANIE HLADÍN HLUKU – DENNÁ DOBA / STAV



MODELOVANIE HLADÍN HLUKU – DENNÁ DOBA / NÁVH



MODELOVANIE HLADÍN HLUKU – NOČNÁ DOBA / STAV



MODELOVANIE HLADÍN HLUKU – NOČNÁ DOBA / NÁVRH

