

## Příloha č. 3

# Odborný komentář k návrhové části PZKO aglomerace Praha z hlediska opatření kompletní dostavby Pražského okruhu

Zpracovala RNDr. Alice Dvořská, Ph.D., 15.10.2021

## I. Úvod

Evropská unie České republice vytýká vysoké emise oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>), který do ovzduší uvolňuje hlavně silniční doprava a průmysl. Hodnoty stanovené unijní směrnici jsou překračovány v aglomeraci Praha.<sup>1</sup> V české metropoli je snížení imisních koncentrací NO<sub>2</sub> očekáváno zejména s dostavbou Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP). Tento předpoklad se promítl do aktuální verze Programu zlepšování kvality ovzduší (PZKO) pro aglomeraci Praha z roku 2020<sup>2</sup>, kde je dostavba SOKP uvedena jako hlavní opatření pro snížení emisí znečišťujících látek z dopravy. Vyčíslení jeho efektu v podobě poklesu emisí NO<sub>x</sub> z dopravy ve vybraných lokalitách automatického imisního monitoringu je v PZKO uvedeno na základě zjištění studie „Odhad vlivu dostavby SOKP na koncentrace NO<sub>2</sub> na vybraných stanicích v Praze pro účely aktualizace PZKO“ zpracované ČHMÚ v červenci 2020.

Cílem textu níže je zejména posouzení zmíněné studie ČHMÚ a také návrhové části PZKO. Doplnkově jsou posouzeny a komentovány i jiné vybrané relevantní pasáže PZKO a souvisejících dokumentů.

## II. PZKO a související dokumenty

V Praze „k překročení ročního imisního limitu (...) NO<sub>2</sub> dochází opakovaně na dopravních stanicích Praha 2-Legerova h. s. a na stanici Praha 5-Smíchov“ (str. 130 PZKO). Na stanici Legerova (ALEG) má „u průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého NO<sub>2</sub> (...) výrazně nejvyšší podíl na celkovém příspěvku českých zdrojů silniční doprava“ (str. 89 PZKO). Analogická situace je u stanice Smíchov (ASMI), kde „silniční doprava (...) tvoří téměř tři čtvrtiny ze všech kategorií [českých] zdrojů“ (str. 105 PZKO). Celkově v aglomeraci Praha v roce 2016 pocházelo „největší množství emisí NO<sub>x</sub> (...) z kategorie zdrojů REZZO 4 [tj. mobilní zdroje], jejíž podíl na celkových emisích v rámci zóny představoval 75,6 %. Z tohoto množství připadalo 67,5 % na silniční dopravu“ (str. 55 PZKO). Stěžejní význam silniční dopravy jako zdroje NO<sub>x</sub>, resp. NO<sub>2</sub>, je tedy v aglomeraci Praha nesporný. Úseky silnic

<sup>1</sup> <https://denikreferendum.cz/clanek/32363-ceske-republice-hrozi-evropska-zaloba-kvuli-znecistenemu-ovzdusi>

<sup>2</sup> [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7//cz/vestnik\\_mzp\\_2021/\\$FILE/SOTPR-Vestnik leden\\_2021\\_priloha4-210127.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7//cz/vestnik_mzp_2021/$FILE/SOTPR-Vestnik leden_2021_priloha4-210127.pdf)

jedná se tedy o stav dopravní sítě po dostavbě SOKP v roce 2050. Není uvedeno, se kterými dalšími stavbami dopravní model v roce 2050 případně pracuje. V tomto roce by již měly být dokončeny další stavby, které budou mít vliv na pokles dopravy, resp. emisí na vybraných komunikacích.<sup>14</sup> Kartogram ve Studii ČHMÚ použitých intenzit dopravy je předmětem obrázku 2 a znázorňuje intenzity dopravy po dostavbě SOKP v % stavu 2017. Neuvádí intenzity dopravy na úsecích silniční sítě, které budou ještě dostavěny.

Studie ČHMÚ je založena na metodicky jednoduchém postupu a také upozorňuje na některé zjednodušující předpoklady, z nichž bylo vycházeno<sup>15</sup>. Tabulka č. 6 ukazuje průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> na dopravních stanicích, kde došlo k překročení imisního limitu, a to ve stávajícím stavu a také odhad situace po dostavbě SOKP. Na stanici ALEG je odhadovaný pokles průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> v modelovém roce 2050 ve výši 15 a 34 % při skladbě vozového parku odpovídající roku 2017, resp. 2040. Na stanici ASMI je odhadovaný pokles 4 a 22 % při skladbě vozového parku odpovídající roku 2017, resp. 2040. Závěr Studie ČHMÚ na str. 9 nevyklučuje překračování imisního limitu ani po dostavbě SOKP: "*Nebude-li pokles emisí NO<sub>x</sub> výraznější, než odpovídá optimistické variantě SOKP (40), bude patrně i nadále docházet k překračování ročního imisního limitu NO<sub>2</sub> na dopravním hot-spotu Praha 2-Legerova a jeho překračování není vyloučeno ani na stanici Praha 5-Smíchov.*"

Je třeba si uvědomit, že vypočtené poklesy koncentrací NO<sub>2</sub> u dopravní skladby odpovídající roku 2040 jsou ze značné části zapříčiněny modernizací vozového parku, která s dostavbou SOKP příčinně nesouvisí. Pro srovnání stavu před a po dokončení SOKP je tedy nutné brát v potaz pokles koncentrací NO<sub>2</sub> (resp. NO<sub>x</sub>) při stejné skladbě vozového parku, tj. odpovídající roku 2017. Zde je zjištěný pokles ještě nižší, než jaký komentuje výše citovaný závěr Studie ČHMÚ ze str. 9. Navíc z důvodu nejasností v koncepci použitého dopravního modelu není zřejmé, zda na předmětných stanicích automatického imisního monitoringu výpočtem zjištěný pokles imisí NO<sub>2</sub> v roce 2050 je zapříčiněn výhradně dostavbou SOKP, nebo i dalšími dopravními stavbami a opatřeními plánovanými v hl. m. Praze v budoucích letech.

#### IV. Závěr

Jako hlavní opatření ke snížení emisí z dopravy uvádí PZKO kompletní dostavbu SOKP, která „*prokazatelně umožní snížení imisních koncentrací na požadovanou úroveň v místech, kde jsou v současné době překračovány imisní limity*“<sup>16</sup>, tj. na stanicích automatického imisního monitoringu Legerova (ALEG) a Smíchov (ASMI). PZKO při vyčištění efektu opatření kompletní dostavby SOKP vychází ze studie ČHMÚ. Ta však není z důvodu nejasností v koncepci použitého dopravního modelu jednoznačným podkladem pro prokázání samostatného vlivu dostavby SOKP na pokles imisí NO<sub>2</sub> na stanicích Legerova a Smíchov. Navíc je studií zjištěný budoucí pokles koncentrací NO<sub>2</sub> v modelovém roce 2050 pro bezpečné dosažení ročního imisního limitu na těchto stanicích nedostatečný, a to dokonce i po započtení efektu modernizace vozového parku, který s dostavbou SOKP příčinně nesouvisí.

<sup>14</sup> Jedná se např. o metro D, tramvajové tratě, nová železniční spojení, ale i městský okruh (Pelc Tyrolka - Balaběnka - Štěrboholská radiála), který převeze zbytnou dopravu z oblasti širšího centra včetně magistrály.

<sup>15</sup> Např. nejistoty ve složení vozového parku po dostavbě SOKP, zjednodušený výpočet modelem MEFA (např. zadávání údajů o rychlosti a plynulosti dopravy) nebo volba referenční pozadové stanice (str. 9 Studie ČHMÚ).

<sup>16</sup> Str. 7 vypořádání vyjádření obdrženy v rámci zjišťovacího řízení ke koncepci "PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ AGLOMERACE PRAHA - CZ01: AKTUALIZACE 2020" dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (Odbor ochrany ovzduší, MŽP, Praha, 5.1.2021)

Problémem také je, že měření imisí znečišťujících látek bylo na stanici Smíchov ukončené v březnu 2021 a není jasné, kdy bude opět zprovozněné.<sup>17</sup>

**Na základě výše provedeného rozboru je nutné deklarovaný efekt kompletní dostavby SOKP uvedené v aktuálním PZKO aglomerace Praha coby hlavní opatření pro snížení emisí znečišťujících látek z dopravy rozporovat jako nedostatečně prokázaný a příslušné podklady charakterizovat jako netransparentní.**

---

<sup>17</sup> [https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web\\_generator/locality/pollution\\_locality/loc\\_ASMI\\_CZ.html](https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_ASMI_CZ.html)  
Časová řada měření je tedy přerušena a nebude možné sledovat vývoj imisí NO<sub>2</sub>. Je otázkou, zda bude stanice opět zprovozněna a zda bude možné v PZKO avizovaný budoucí pokles imisí NO<sub>2</sub> ověřit měřením.