

Důvodová zpráva

Hlavní město Praha je z hlediska kvality ovzduší v současné době jednou z několika problematických oblastí v rámci České republiky. I když se situace v posledních letech výrazně zlepšila, přesto na základě vyhodnocení minulého roku 2010 i nadále dochází v Praze k překračování některých imisních limitů, a to na cca 30 % celkové rozlohy města. Největším problémem jsou v současné době v Praze, stejně jako i v dalších oblastech ČR i Evropy, jemné suspendované částice frakce PM₁₀. Zejména imisní limit pro průměrnou denní koncentraci této látky je překračován a nejvíce se podílí na uvedené ploše překročení. Praha je dlouhodobě svými parametry kvality ovzduší řazena do oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO), ve kterých je stanovena povinnost zřizování smogových varovných a regulačních systémů (SVRS).

Na území Prahy byl systém SVRS zaveden již v první polovině 90. let minulého století. Tehdy byly hlavní problémovou látkou oxidy dusíku. Jejich vysoké koncentrace byly příčinou toho, že v listopadu 1996 byl v Praze vyhlášen signál regulace, kdy byla regulována i automobilová doprava. Důsledkem tohoto kroku byly mnohakilometrové kongesce, zejména na hlavních příjezdových komunikacích, na nichž vzduť dopravy vycházelo až za hranice města. Během této události nebyl pozorován prakticky žádný vliv regulace na kvalitu ovzduší. Regulace trvala pouze jeden den, neboť záhy došlo k výraznému zlepšení rozptylových podmínek a signál regulace byl odvolán. V téže době byla provedena regulace dopravy také v Ústí nad Labem, průběh a vlivy na kvalitu ovzduší byly obdobné.

V roce 2002 došlo ke změně legislativy, oxidy dusíku byly nahrazeny oxidem dusičitým. Jak se během času ukázalo, přechod na tuto látku spolu s nastavenou hladinou zvláštních imisních limitů pro vyhlásování signálů a spolu se zlepšující se kvalitou ovzduší v Praze znamenal, že od roku 2002 nebylo nutno vyhlášovat žádné signály. Další novelizaci v oblasti varovných a regulačních systémů přinesla vyhláška č. 373/2009 Sb., kterou byly do systému jako další znečišťující látka přiřazeny suspendované částice PM₁₀.

Předkládaná změna stávajícího nařízení č. 4/2005 Sb. hl. m. Prahy, kterým se vydává krajský regulační řád pro regulaci zdrojů v hlavním městě Praze, plně reflektuje změny, které byly provedeny na celostátní úrovni vyhláškou č. 373/2009 Sb. Do smogového varovného a regulačního systému hl. m. Prahy se začleňují jako další rozhodná znečišťující látka suspendované částice PM₁₀. V rámci opatření pro signál regulace se u této látky navrhuje regulace stacionárních zdrojů. Není navržena regulace mobilních zdrojů.

Tento návrh vzešel z velmi důkladného zkoumání této záležitosti, z rozboru poznatků o dopadech regulací které v minulosti proběhly, ze zákonitostí chování atmosféry a rozptylu látek do ní vnášených a z konzultací a posudků odborných pracovišť.

Ze zkušeností s uplatňováním regulačních opatření vyplývá, že reálně je možno při regulaci očekávat v průměru zlepšení stavu kvality ovzduší jen okolo 10 - 15 % aktuálních koncentrací. Pokud by byla regulace dopravy použita, pak by např. při hodnotách klouzavého 24 hodinového průměru koncentrace částic PM₁₀ v úrovni 200 mikrogramů na m³ vzduchu mohlo reálně dojít v blízkém okolí frekventovaných komunikací k poklesu na 160 – 170 mikrogramů. To je ale stále vysoká hodnota, situace by tímto opatřením zdaleka nebyla vyřešena. Při smogových situacích se vysoké hodnoty koncentrací vyskytují prakticky jednoduše na celém území, rozdílů obvyklé za normálních rozptylových podmínek mezi dopravně zatíženými lokalitami a odlehlejšími oblastmi se stírají. Výše uvedené vysoké koncentrace by tedy nepoklesly výrazněji ani mimo komunikace.

Navíc v situaci, kdy dosud nejsou kompletně vybudovány objízdne trasy zcela mimo území Prahy a odklon dopravy by se tedy konal nadále na území Prahy, by se vyšší koncentrace z těch částí Prahy, kde by byla zavedena regulace, pouze přesunuly do jiných částí.

Dále je třeba vzít v úvahu, že i v průběhu regulace dopravy poměrně značnou dopravní zátěž generují činnosti, pro které jsou uplatňovány výjimky z regulace, jako je zejména městská hromadná doprava, zásobování, odvoz odpadu apod. Je tedy velmi pravděpodobné, že těmito jevy a spolu se zmatky, kongescemi a prodloužením dopravních tras, vyvolanými regulací, by její výsledný efekt na kvalitu ovzduší mohl být i opačný, tedy zhoršující. Omezení dopravy v rámci smogové regulace není právě z uvedených důvodů v současné době zavedeno nikde v ČR.

OOP MHMP v rámci přípravy novely zadal u Českého hydrometeorologického ústavu (ČHMÚ), jakožto pracoviště pověřené konzultační činností pro tyto účely Ministerstvem životního prostředí, zpracování studie, která měla navrhnout optimální rozsah a postup města pro případ regulace. Ohledně regulace dopravy studie konstatuje toto:

„Z provedené analýzy vyplývá, že snížení intenzity dopravy na úroveň, která odpovídá dnům pracovního volna a pracovního klidu, se příznivě projeví na poklesu úrovně imisních koncentrací PM10. Tento efekt je výrazný pro lokality bezprostředně ovlivněné dopravou. Odezva na lokalitách, reprezentujících požadovanou úroveň koncentrací, je tlumenější, případně se pokles relativních četností překročení limitních hodnot neprojevuje prakticky vůbec. Výrazný efekt poklesu intenzity dopravy je tudíž omezen pouze na blízké okolí zatížených dopravních tahů.

Realizace regulačních opatření v dopravě převedením dopravní zátěže na objízdne trasy by tudíž přispěla ke zlepšení situace v oblastech vlivem dopravy tradičně zatížených, zřejmě by však zároveň vyústila v dočasné přenesení problému imisní zátěže na jiné lokality.

V souvislosti s uvedenými závěry nepokládá ČHMÚ zavedení regulace mobilních zdrojů převedením automobilové dopravy na objízdne trasy, vedené po území města s obytnou zástavbou, za přínosnou. Výsledný efekt by neodpovídal vynaloženým nákladům a organizačně-technickým obtížím, spojeným se zavedením takové regulace.“

Nově je do nařízení vkládán výčet šesti zdrojů, které se regulují po vyhlášení signálu regulace pro suspendované částice PM10. Tento výčet je výstupem ze studie, která vyhodnotila imisní dosah třiceti emisně nejvydatnějších zdrojů na území hlavního města Prahy podle emisní bilance roku 2009. Kritériem pro zařazení do výčtu byl příspěvek k maximálním průměrným denním koncentracím suspendovaných částic PM10 větší než $1 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, pokud se vyskytuje ve vzdálenosti od zdroje větší než 1 kilometr. Je nutno konstatovat, že v Praze se v současné době nenachází žádný významně velký zdroj prašnosti. O tom svědčí i fakt, že do ústředního regulačního řádu, v rámci něhož jsou signály vyhlášovány ústředně na úrovni Ministerstva životního prostředí, není zařazen ani jeden pražský zdroj.

Do nařízení se nově rovněž zařazuje také seznam měřicích stanic reprezentativních pro hlavní město Praha, které jsou určující pro vyhlášení signálů upozornění a regulace. Tento seznam byl převzat ze studie ČHMÚ zpracované pro návrh optimálního rozsahu a postupu města pro případ regulace. Obsahuje 12 stanic Automatického imisního monitoringu (AIM) v Praze. Pro vyhlásování signálů budou vždy použity všechny stanice, na kterých je měřena ta látka, pro níž se signál bude vyhlášovat. Vzhledem k relativně malé rozloze Prahy a vysoké hustotě stanic není navrženo přiřazování vybraných stanic jednotlivým zdrojům, jak je tomu v některých jiných oblastech.