

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

Mgr. Václav Žák
Odbor výkonu státní správy 1
Ministerstvo životního prostředí
Podskalská 19
128 00 Praha 2

Váš dopis značky:
500/406/503 10/00

Naše značka:
727/740/01

Vyřizuje :
Ing. Dobiášová

PRAHA:
12.3.2001

Věc: Stanovisko k dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí k záměru „Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně – Březiněves, stavby 518 a 519

K předložené výše uvedené dokumentaci zaujímáme jako dotčený orgán státní správy v oblasti ochrany ovzduší následující stanovisko.

Dokumentace prověřuje pět variant dopravního řešení silničního okruhu, označených písmeny J, Sc, Sd, Ss a T. Po prostudování všech podkladů stavebního záměru zjišťujeme, že z hlediska ochrany ovzduší je nejvhodnějším řešením varianta Ss,, eventuelně varianta „T,, podél jejichž tras se projevuje celkově nejnižší produkce emisí automobilové dopravy a tedy i nejnižší koncentrace škodlivin. Toto hodnocení vychází z výsledků modelového hodnocení kvality ovzduší, posuzující změny v emisní a imisní situaci okolí tras silničního okruhu po realizaci jednotlivých variant. Naše stanovisko vychází i z výsledků hodnocení zdravotních rizik celkové expozice obyvatel oxidům dusíku, podle něhož budou nejmenšímu riziku vystaveni obyvatelé posuzovaných obcí při realizaci pouze těchto dvou uvažovaných variant. Jako nejméně vhodné z hlediska ochrany ovzduší hodnotíme tunelově řešené varianty „J,, „Sc,, a „Sd,,.

Vzhledem k významu plánovaného záměru v kontextu Evropské dopravní sítě lze v budoucnu očekávat silný nárůst tranzitní kamionové dopravy. V dimenzích tohoto pohledu považujeme za krajně nevhodnou zejména variantu „J,, která počítá svedením takto zatížené trasy v těsném kontaktu s hustým osídlením Suchdola a cca 250 m od obytné zástavby Čimic a Dolních Chab. V okolí tunelových výdechů a portálů tunelů Suchdol a Rybářka byly vypočteny nejvyšší hodnoty průměrných ročních koncentrací oxidů dusíku.

Podle dokumentace dosahují vypočtené hodnoty 40 ug.m^3 (ve stavu s MO) a představují tak 50% povoleného ročního imisního limitu. Vypočtené průměrné půlhodinové koncentrace oxidů dusíku (ve stavu s MO) v této lokalitě přesahují stanovený imisní limit IHk 200 ug.m^3 a to za situace, kdy do výpočtu, jak je z dokumentace patrné, nebyly zahrnuty další bodové, plošné a liniové zdroje, které v tomto území působí, ani výše zmíněný aspekt, plynoucí z našeho členství v EU. Zde je nutno upozornit na skutečnost, že je připravován nový zákon o ovzduší, zohledňující požadavky všech relevantních směrnic EU k ochraně ovzduší a zpřísňující mimo jiné i hodnoty limitních koncentrací pro NO_x, které jsou dominantním problémem tohoto stavebního záměru. V tomto případě se jedná zejména o transpozici rámcové směrnice ke kvalitě ovzduší č. 96/62/EC a navazující směrnici č. 1999/30/EC, o limitních hodnotách pro SO₂, oxidy dusíku, prašných částic a olova v ovzduší. V této souvislosti je třeba brát v úvahu skutečnost, že v době dokončení plánované trasy budou platit již nové imisní limity (nový zákon o ovzduší by měl vstoupit v platnost v roce 2002). Podle tohoto nového zákona nesmí dojít k překročení roční limitní hodnoty na ochranu zdraví lidí 40 ug.m^3 a na ochranu vegetace 30 ug.m^3 , přičemž průměrné hodinové koncentrace NO_x nesmí překročit limit 200 ug.m^3 . Na základě výše uvedeného lze s jistotou očekávat, že zde budou překračovány stanovené imisní limity a proto považujeme variantu „J“, z hlediska ochrany ovzduší a zdravotních rizik obyvatelstva, oproti doporučení předložené dokumentace, za nepřijatelnou. Z těchto důvodů nepovažujeme za vhodné ani řešení variantou „Sc“, a „Sd“, neboť automobilový provoz v této oblasti by znamenal až několikanásobné zhoršení zdravotně hygienických poměrů osídlených částí, zatímco námi preferované varianty „Ss“, a „T“, které jsou vedeny mimo obytná území, předpokládají příznivější rozptylové podmínky i výrazně nižší průměrné roční hodnoty koncentrací NO_x 15 a 10 ug.m^3 (ve stavu s MO). Navíc neprocházejí problematickými tunelovými úseky a dle výpočtu zde nedochází ani k překročení krátkodobého imisního limitu pro NO_x.

Vliv na zlepšení kvality ovzduší v Praze je odhadován podle množství dopravní zátěže, které by jednotlivé trasy z vnitroměstského prostoru převzaly. Podle předpokladu dokumentace by v tomto směru lépe vyhověla trasa „J“, oproti trase „Ss“. Rozdíl dle modelového výpočtu však není natolik podstatný, aby byl důvodem k nadlimitnímu přetížení diskutovaných oblastí. Navíc předpoklad odvedení městské dopravní zátěže na vnější okruh je hypotetický, neboť praxe dokazuje, že nové trasy spíše indukují novou dopravní zátěž a snížení původní zátěže závisí více na dopravních omezeních v centrálních

částech Prahy. V úvahu je nutné vzít využití všech dalších možností omezení individuální automobilové dopravy v centrálních oblastech města, jako je především maximální dekoncentrace městských funkcí a členění města na svébytné celky a tím snižování přepravních nároků a přepravních vzdáleností, důsledná preference příznivějších druhů dopravy a nabídka kvalitní městské hromadné dopravy. Tyto možnosti nejsou zdaleka využity. Těmito nástroji nelze pochopitelně ovlivnit tranzitní dopravu. Z toho jednoznačně vyplývá nepřijatelnost zavádění narůstající tranzitní dopravy do obytných oblastí, jak je tomu dnes, ale také jak by tomu bylo v případě realizace navrhované trasy „J,„. Rozdíl vedení trasy „J,„ oproti trase „Ss,„ (i proti trase „T,„) je z hlediska dálkových evropských tahů naprosto zanedbatelný, ale negativní dopad této dopravy na životní prostředí Prahy se variantou „J,„ radikálně zhorší.

Závěrem poznamenáváme, že z hlediska všech vlivů plánovaného záměru na životní prostředí je nejšetrnějším způsobem řešení severního obchvatu Prahy tranzitní varianta „T,„, již je současně řešena i otázka budoucího propojení mezinárodního severojižního dopravního koridoru. Dokumentaci k variantě „T,„ by však z tohoto pohledu bylo třeba doplnit o studii reálnosti dopravních vztahů v horizontu r. 2010 v relevantních územích této trasy včetně možnosti využití a úprav již existujících dopravních propojení, a z hlediska životního prostředí přijatelné možnosti místního propojení břehů Vltavy pro lokální dopravní funkce. Doporučujeme tuto možnost ověřit i vzhledem k aglomerační trase navrhované v rámci územního plánu velkého územního celku pražského regionu.

MUDr. Eva Rychlíková
ředitelka odboru ochrany ovzduší

TEL:
02/6712 1111

ČNB Praha 1
č.ú. 7628-001/0710

IČO:
164 801

fax:
02/67310166