

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. Název problému a jeho charakteristika

Území města Plzně je zařazeno mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Důvodem je zejména překračování stanovených imisních limitů pro polycyklické aromatické uhlovodíky (zastoupené benzo(a)pyrenem), a pro velmi jemné suspendované prachové částice (zastoupené frakcí PM₁₀). V loňském roce byli překročeny na stanicích Slovany a Lochotín 49krát 24 hodinové imisní limity pro PM₁₀ (imisní limit je 50 mikrogramů/m³). Zákon o ochraně ovzduší umožňuje překročení 35 krát.

Významnou roli v překračování imisních limitů hraje zatížení automobilovou dopravou a klimatické podmínky (zejména špatné rozptylové podmínky).

2. Konstatování současného stavu a jeho analýza

Novela zákona č. 288/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“), přináší právní úpravu pro zlepšení imisní situace v oblastech, kde jsou překračovány imisní limity. Jedná se o tzv. nízkoemisní zóny.

Odbor životního prostředí projednal tuto novelu na zářijovém jednání komise ŽP. Na základě této informace komise pověřila vedoucí OŽP MMP připravit speciální jednání komise na téma nízkoemisní zóny. Další jednání komise proběhlo za účasti hostů z ČHMÚ (Ing. Roubal), neziskového sektoru (MUDr. Šuta) a úseku dopravy (Ing. Raška – ÚKRMP, Ing. Vohradský – SVSMP). Výsledkem jednání je přijaté usnesení v němž komise doporučuje prověřit možnost nízkoemisních zón v Plzni.

V prosinci 2011 došlo k projednávání závěru „Stanovení požadavků na počet parkovacích a odstavných míst při povolování staveb“, které zadalo Město Plzeň prostřednictvím ÚKRMP. Návrhy a závěry jsou další možností řešení omezení dopravy v centru města Plzně, která by mohla mít výrazný vliv na ovzduší ve městě.

Na základě výše uvedených skutečností se OŽP MMP rozhodl zadat studii „Dopravní opatření pro zlepšení kvality ovzduší ve městě Plzni“ jejímž výsledkem bude např. řešení těchto otázek:

- jak se změni dopravní situace kolem navržené zóny a jaké bude mít důsledky,
- přinesou navrhovaná opatření skutečně zlepšení kvality ovzduší a nezhoršíme tím kvalitu v území jiném,
- jaká případná dopravní řešení budou vhodnější (návrhy vyplývající z dokumentů např. Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně, Generelu dopravy, Parkování v centrální oblasti),
- kolik obyvatel tímto opatřením lze chránit, případně jaké obyvatele.

Podkladem pro zpracování studie bude podrobný odhad popř. průzkum, situace na komunikacích uvnitř a vně předpokládané nízkoemisní zóny (intenzita, rychlost, plynulost a skladbu automobilové dopravy, včetně MHD). Některé uvedené podklady, ze kterých lze vycházet, jsou již zpracovány na ÚKRMP a SVSMP.

Další částí studie bude zpracování imisních modelů pro jednotlivé varianty návrhů vhodných dopravních řešení u látek NO₂, PM₁₀, benzen.

3. Předpokládaný cílový stav

Schválení usnesení dle bodu II.

4. Navrhované varianty řešení

- a) Schválit usnesení dle bodu II.
- b) Neschválit usnesení dle bodu II.

5. Doporučená varianta řešení

Dle bodu 4. a) důvodové zprávy.

6. Finanční nároky řešení a možnosti finančního krytí

Finanční krytí z Fondu životního prostředí ve výši do 100 tis Kč dle bodu II . usnesení.

7. Návrh termínů realizace a určení zodpovědných pracovníků

Dle ukládací části návrhu usnesení.

8. Dříve přijatá usnesení orgánů města nebo městských obvodů, která s tímto návrhem souvisejí

Informativní zpráva ZMP ze dne 8.12.2011 – informace o vývoji znečištění ovzduší v Plzni

Usnesení KŽP č. 45 ze dne 2.11.2011

Usnesení RMP č. 177 ze dne 16.1.2012

9. Závazky či pohledávky vůči městu

Nejsou.

10. Přílohy

Usnesení KŽP č.45 ze dne 2.11.2011

Usnesení RMP č. 177 ze dne 16.1.2012