

## Vliv dokončení jižní části Pražského okruhu na ochranu životního prostředí

Antonín Peltrám

### Předchozí práce

V obvyklém pojetí ekologických hnutí se pokládá rozvoj dopravní infrastruktury za škodlivý pro životní prostředí, protože přitáhne další dopravu. Míní se, že se tím sníží objem přepravy, protože vzniknou kongesce. Odtud často deklarovaný úspěch, že se podařilo stavbu zastavit, odložit, prodloužit termín dokončení. Tak se to děje i v případě páteřních komunikací hlavního města Prahy: Pražského okruhu, městského okruhu, vybraných radiál - Radlické a Vysočanské. U nich jsme se na zakázku Staveb silnic a železnic a.s. zabývali vlivem odsunu výstavby na kongesce a tedy ekologické škody - jak na neobnovitelných zdrojích z ropy, tak z exhalací.

Schéma vybrané sítě je zřejmé z mapy na III. straně obálky.

Studie zadaná v roce 2004 a.s. Stavby silnic a železnic se zabývala vlivem oddálení výstavby této páteřní sítě na vícenásledky pro životní prostředí:

- zvýšení spotřeby paliva v důsledku kongescí a
- emisí škodlivin ze silniční dopravy a jejich navýšením v důsledku kongescí.

Ve studii z roku 2004 použili řešitelé jak cenu pohonných hmot podle příslušné vyhlášky Ministerstva financí, tak jednotnou cenu benzinových směsí a motorové nafty 30 Kč/l a variantně i 35 Kč/l.

Metodický postup sestával z odvození koeficientů plynulosti na úsecích výše uvedených komunikací exaktními výpočty na 7,3 % do 20 % přepokládané délky každé ze 4 kategorií kapacitních komunikací - statisticky byl tedy vzorek k zajištění významné spolehlivosti odhadu dat za celou páteřní síť dostatečný. Hladký průjezd předpokládanou maximální povolenou rychlostí měl koeficient 1,0. S časovými ztrátami v důsledku kongescí koeficient plynulosti narůstal.

Z průměrné skladby vozidel podle scénáře dopravy na základě celostátní, resp. celoevropské metodiky na straně jedné a metodiky, používané po léta Ústavem dopravního inženýrství ÚDI odvodil vliv plynulosti na spotřebu a nadspotřebu paliva na základě svého počítačového modelu Ing. Ivo Drahotský, Ph.D. (Drahotský, I.: Disertační práce).

Denní hodnoty se přepočítávaly na roční se zahrnutím redukci provozu o sobotách a nedělích (soboty 68 % intenzity průměrného pracovního dne, neděle 64 % průměrného pracovního dne, v prů-

měru tedy 66 %). Denní údaje se tedy přepočítávaly na roční vynásobením 328.

Cílem studie nebyly projekce budoucích proudů vozidel - jen hodnocení současné intenzity na dnes provozovaných komunikacích a po vybudování nových komunikací přerozdelení proudů na současné a nové komunikace. Výsledné efekty budou tedy podstatně větší, protože dojde k nárůstu přepravy a tím kongescí; kapacitní skok dosažený dokončenou výstavbou nových úseků Pražského okruhu se přitom zdá být po několika desetiletí dostatečný.

### Výsledky

Kongesce z nedostatečných kapacit by způsobily po přepočtu na celou páteřní síť v délce 175,2 km vyšší spotřebu benzinových směsí o 23 207 233 l, motorové nafty o 32 258 598 l, celkem 55 465 831 l pohonných hmot. Kolega Drahotský počítal výchozí cenu nadspotřeby paliva na základě tehdy platné vyhlášky MF o průměrných cenách pohonných hmot při kalkulaci cestovních náhrad (tehdy pod 25 Kč/l). Provedli jsme ale také přepočty na společnou jednotnou cenu obou druhů paliva 30 Kč/l a 35 Kč/l. Výsledná roční částka nákladů z dodatečné spotřeby vlivem kongescí při ceně 30 Kč/l byla 1 663, 975 mil. Kč, připustili jsme však i cenu 35 Kč/l; pak by ztráty z kongescí z vyšší spotřeby paliva činily cca 1 941, 3 milionů Kč ročně.

Externí náklady vyvolané emisemi by podle metodiky OECD (u motorových benzínů 0,38 EUR/l = 12,16 Kč/l činily 282,2 mil. Kč, u motorové nafty 0,33 EUR/l = 10,56 Kč/l činily 340,651 mil. Kč), činily úhrnem 622,861 mil.

Celkové náklady z plýtvání neobnovitelnými zdroji energie a zátěže pro životní prostředí z odsunu výstavby kapacitní páteřní sítě ročně činily Kč 2 286,84 až 2 564,16 mil. Kč. (Data o počtu vozidel za rok 2003)

Při průměrném nárůstu intenzity silniční dopravy prvních 5 let o 6 % a následujících 5 let o 4 % (10 let počítáme za nejkratší možné období výstavby zbylých úseků Pražského okruhu), by tyto náklady činily za desetiletí 26 286,36 či 32 689,44 mil. Kč.

## Dokončení části Pražského okruhu na úseku 512 mezi koncem úseku 514 a 513

### (dokončení stavby k dálnici D1)

Specifickým problémem obou okruhů a vybraných radiál je dokončení úseku 512 Pražského okruhu, tj. přibližně Vestec před předpokládaným napojením dálnice D3 - dálnice D1. Úseky 511 a 510 - spojení D1 na Běchovice, zatím neuvažujeme.

Je sporných celkem cca 24 km dlouhé komunikace, která by v optimálním případě měla pokračovat přibližně ve směru Vestec - Říčany. Zřejmě se bude opakovat kauza obchvatu Plzně (původní trasa se změnila v územním plánu ve prospěch v tomto případě nikoliv vilové zástavby, ale výstavby supermarketů), protože se již měnil územní plán, v němž došlo k „vyboulení“ okruhu a vznikají další problémy. Nebude úsek 512 dokončen současně s úseky 513 a 514 a podstatná část problémů z kongescí se prostě přenesou do prostoru Jesenice - Vestec. Budou se navrhnout varianty, zasahující do Středočeského kraje, které mohou být pro Středočeský kraj výhodnější, protože umožní lépe řešit část jeho dopravních problémů. Občanům okrajových částí se bude zdůrazňovat, jak získají na kvalitě životního prostředí a způsobu života, když se odklonem okruhu odkloní i tranzitní doprava. Jenomže tranzitní doprava se tak úplně neodkloní, část této dopravy místo po okruhu, který je možno odstínit proti hluku a více stavebně a dopravně inženýrsky zabezpečit proti nehodám, pojedou prostě ulicemi okrajových čtvrtí, protože to bude mít blíž.

Možné náhradní varianty jsou:

- Vestecká spojka a Vestecký přivaděč Šlo by o dvoupruhové komunikace, které by zcela jistě neodrazovaly tranzitní dopravu vzdáleností od okrajových částí města. Jen by kapacitně nevyhovovaly - vznikaly by značné kongesce.
- Jesenický obchvat - stavební úsek č. 513 by se připojil na obchvat Jesenice a dále pokračoval směrem na Říčany na dálnici D1.
- Výstavba úseku 512 v původně navržené trase v polovičním profilu. U ní je ale řada problémů, plynoucích např. z nedokončení územních plánů některých územních celků, jimiž se argumentuje proti úseku 512 v plném profilu.

Jakákoliv jiná varianta než čtyřpruhová komunikace s možností rozšíření přinese ovšem řadu problémů.

Bude dokončen obchvat Plzně, tedy dálnice D 5, dokončí se také chybějící úseky dálnic D 8 mezi Litoměřicemi a státními hranicemi, což samo o sobě spolu se zpoždujícími aktivitami výkonového zpoplatnění povede k výraznému ná-

	I.-IV. 2001	I.-IV. 2002	I.-IV. 2003	I.-IV.2004	I.-IV.2005
Počet vozidel	624 874	627 098	683 985	754 746	1 199 027
% meziroční nárůst	100,00	100,36	109,46	120,78	191,88
rok 2003 = 100,0	91,36	91,68	100,00	110,34	175,300
index růstu 2005/2004				100	158,87

Tab. 1. Počty nákladních vozidel projíždějících za období leden - duben příslušného roku hraničními přechody Cínovec, Folmava, Pomezí, Rozvadov a Vojtanov

Podklady: Tranis, a.s. Praha, Generální ředitelství cel a Ředitelství služby cizinecké a zahraniční policie

růstu nákladní dopravy. Ten je už dnes značný: když porovnáme vývoj zahraniční přepravy za první čtyři měsíce dvou let před vstupem do EU a za rok 2005 - po vstupu do EU, je nárůst hrozivý. Volíme jen ty hraniční přechody, které mohou ovlivnit dopravu po páteřních komunikacích města Prahy.

Pokud by nárůst počtu přejezdů hranic dosahoval měsíčně jen předtím obvyklých temp, byly by přírůstky objemů

v původním provedení, případně 60% současného proudu vozidel, zatímco na současných trasách zůstane 40%. Na okruhu předpokládáme koeficient plynulosti 1,0, na současných komunikacích po dostavbě okruhu větší než 1, ale zdaleka nedosahující hodnot současného provozu. Srovnání je v srovnávací tabulce, kterou navrhl Ing. Miroslav Adamec a Ing. Ivo Drahotský, Ph.D. (Studie pro SSZ a.s. 2004 a 2005).

	Hraniční přechody					
	Všechny			s Německem		
leden	4 583 653	4 608 887	5 263 997	2 352 574	2 434 616	2 818 447
únor	4 727 788	4 907 571	4 913 354	2 387 249	2 482 593	2 577 493
březen	5 265 378	5 316 237	5 620 533	2 746 432	2 727 752	3 034 413
duben	5 268 857	5 795 798	5 696 021	2 791 682	2 969 993	3 092 481
celkem	19 848 269	20 712 539	21 495 910	10 279 940	10 616 958	11 524 839
roční nárůst v %	100,00	104,54	108,30	100	103,28	108,55
		100,00	103,78		100	105,11

Tab. 2. Počet průjezdu osobních automobilů přes všechny hraniční přechody a z toho se SRN za leden až duben 2003 - 2005

Podklady: Tranis, a.s. a Generální ředitelství cel a Ředitelství služby cizinecké a zahraniční policie.

v důsledku vyššího základu podstatně větší než dříve. Ale tempa se navíc zvýšila.

V osobní dopravě se zvýšil počet přejezdů hranic obvyklým tempem - viz tabulka 2.

Nutno vzít v úvahu, že dojde k výraznějšímu skokovému nárůstu jízd osobních a lehkých nákladních vozidel přes německé a rakouské přechody později, po povolení poskytování služeb přes hranice v sousedních „starých“ členských státech, až padne dočasné omezení. To se ovšem bude spíše týkat příhraničních regionů ČR. Liberalizované poskytování služeb přes hranice však patří k stěžejním principům renovované Lisabonské strategie a odstranění této administrativní překážky během několika let - v době kratší, než bylo v protokolu k přístupové smlouvě, je vysoce pravděpodobné.

### Vliv oddálení výstavby okruhu v jižní části Prahy a Středočeského kraje na spotřebu paliva a náklady z životního prostředí

Použili jsme stejnou metodiku koeficientů plynulosti: v případě výstavby jižní části okruhu by se ale proud vozidel dělil mezi současnou a novou komunikaci. Předpokládali jsme, že na nové úseky Pražského okruhu - včetně úseku 512

projela úsek po rychlostní komunikaci za cca 18 minut. Naopak při poklesu rychlosti vlivem kongescí na 40 km/h by vozidla projela za 36 minut. Na hodnotu koeficientu plynulosti 0,1 připadá tedy prodloužení doby průjezdu 1,8 minuty a výkon 2 km/h.

Za předpokladu jen současného proudu vozidel a námi předpokládaných koeficientů plynulosti by došlo při nedokončení úseku 512 současně s úsekem 513 a 514 k navýšení, uvedenému v í tabulce 3.

V systému obchodování emisemi dojde zcela jistě k sjednocení ukazatelů a jejich přepočítacích koeficientů: v dopravních úvahách se hodnotí vliv NO<sub>x</sub>, který je tak velký, že se podle něho počítají v Rakousku ekobody. Naši meteorologové logicky argumentují, že musí jít o N<sub>2</sub>O, protože NO<sub>x</sub> není sloučenina. Chybí vyjádření vlivu tuhých částic, s vysokou škodlivostí pro lidské zdraví, protože se dostávají hluboko do plic. Evropská komise připravuje program jejich snížení, který se nepochybně promítne do přepočítacích koeficientů skleníkových plynů na CO<sub>2</sub> později. Mimořádně škodlivé působení na ozónovou vrstvu mají fluorované plyny - s koeficientem až 23 900, množství jejich emisí se ale neměří (teoreticky by jich mělo být minimum).

Pokud bychom předpokládali pro nejbližších 5 let nárůst dopravy ročně o 6% a v dalších 5 letech jen 4% (straníme jiným variantám než je exploze nárůstu silniční dopravy), pak by při cenách paliva 30 Kč/l - nepravděpodobně nízkých, dosáhly vícenásledky z vyšší spotřeby téměř 10,5 mld. Kč, při cenách 40 Kč/l, spíše vyjadřujících neobnovitelnost tohoto zdroje a vyšší ceny alternativních zdrojů dokonce 14 mld. Kč. Zvýšené škody z emisí by za 10 let, což lze pokládat za nejkratší

### Záporné efekty z nedokončené výstavby

Předpokládali jsme stejnou délku všech náhradních variant za zprovoznění stavby 512, tedy 24 km (varianty se podle současné, v řadě případů ještě nedokončené dokumentace, liší o sta m). Při umožnění rychlosti 80 km/h by vozidla



Mapa 1.

