

## 6. ZÁVĚREČNÉ HODNOCENÍ

Cílem předkládané studie bylo vyhodnocení kvality ovzduší v oblasti přeložky silnic II/240 a II/101 v úseku D7 – D8 (v dalším textu označovaná jako „hodnocená komunikace“). V rámci vyhodnocení na kvalitu ovzduší byla posouzena i II. etapa, tedy obchvat Kralup nad Vltavou.

Hodnocení kvality ovzduší bylo provedeno v souladu se zadáním pro následující varianty a stavy:

- Rok 2024 – nulová varianta
- Rok 2024 – aktivní varianty A, B, B1
- Rok 2040 (bez SOKP) – nulová varianta
- Rok 2040 (bez SOKP) – aktivní varianty A, B, B1
- Rok 2040 (s SOKP) – nulová varianta
- Rok 2040 (s SOKP) – aktivní varianty A, B, B1

Podle podkladů ČHMÚ je kvalita ovzduší v lokalitě plánovaného záměru poměrně dobrá. V pětiletém průměru jsou splněny téměř všechny imisní limity, z nichž se při hodnocení kvality ovzduší vychází (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012). Výjimkou jsou průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, u nichž bylo na většině území zaznamenáno překračování imisního limitu.. V tomto případě se jedná o imisní charakteristiku, k níž se pouze přihlíží.

Nejvyšší příspěvky automobilové dopravy byly zpravidla vypočteny na severním okraji Prahy, podél úseků SOKP a dále podél navazujícího úseku dálnice D8. V prostoru samotné posuzované komunikace budou ve výchozích stavech příspěvky dopravy nízké.

Vlivem provozu záměru lze obecně očekávat zvýšení koncentrací podél samotné komunikace a dále (zejména v roce 2024 a 2040 ve stavu bez SOKP) podél severní části dálnice D8. Naopak snížení imisní zátěže bylo obecně vypočteno podél dálnice D7, případně podél stávajících komunikací II/240 a II/101. V případě stavu pro rok 2040 s SOKP bylo ještě snížení koncentrací vlivem záměru vypočteno právě podél úseku SOKP.

Dále lze obecně konstatovat, že vlivem provozu záměru lze očekávat nárůst koncentrací podél posuzované komunikace a pouze v okrajových částech obytné zástavby. Ve stavu 2040 s SOKP je příspěvek hodnocené komunikace celkově nižší oproti stavům k roku 2024 a 2040 bez SOKP. Oproti tomu snížení příspěvku dopravy bylo většinou zaznamenáno v centrální části sídel podél stávajících komunikací II/240

a II/101. U většiny imisních charakteristik převažuje v obytných plochách snížení imisní zátěže oproti zvýšení.

Celkově byly změny jednotlivých imisních charakteristik vypočteny nejvýše v následujících hodnotách (tyto rozdílové hodnoty se vyskytují jen zcela lokálně):

- průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého – nárůst  $1,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles  $0,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého – nárůst  $17 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles  $6 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace benzenu – nárůst  $0,020 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles  $0,015 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace suspendovaných částic  $\text{PM}_{10}$  – nárůst  $7 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles  $2,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- maximální denní koncentrace částic  $\text{PM}_{10}$  – nárůst  $60 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles  $20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace částic  $\text{PM}_{2,5}$  – nárůst  $1,7 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles  $0,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu – nárůst  $0,05 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles  $0,05 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$

Změny v imisní zátěži vlivem záměru v oblastech s obytnou zástavbou byly vypočteny v následujících hodnotách:

- průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého – nárůst  $0,8 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles  $0,4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého – nárůst  $7 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles  $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace benzenu – nárůst  $0,010 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles  $0,015 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace suspendovaných částic  $\text{PM}_{10}$  – nárůst  $2,2 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles  $2,0 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- maximální denní koncentrace částic  $\text{PM}_{10}$  – nárůst  $30 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles  $10 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace částic  $\text{PM}_{2,5}$  – nárůst  $1,0 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles  $0,5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$
- průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu – nárůst  $0,05 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ , pokles  $0,02 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$

Z hlediska plnění imisních limitů lze konstatovat, že záměr nebude mít u většiny imisních charakteristik vliv na plnění imisních limitů. Podél hodnocené komunikace se nepředpokládá nárůst koncentrací nad hranici imisního limitu, výjimkou mohou být jen denní koncentrace částic  $\text{PM}_{10}$ , kde se v okolí záměru mohou vyskytnout nadlimitní koncentrace ve více než povolených 35 případech za rok, stejně tak nelze zcela vyloučit překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace částic  $\text{PM}_{2,5}$ , u kterých se však již ve výchozím stavu očekává výskyt hodnot těsně pod hranicí imisního limitu. Významnější nárůst byl však vypočten jen v těsné blízkosti hodnocené komunikace, zpravidla bez obytné zástavby, nárůst v zastavěných plochách bude méně významný. V případě benzo[a]pyrenu bude změna v imisní zátěži vlivem záměru vzhledem k výchozím hodnotám velmi malá, nicméně překračování imisního limitu je třeba očekávat již ve výchozích stavech.

Co se týče porovnání jednotlivých variant, jak prokázaly modelové výpočty, budou hodnoty nárůstu podél posuzované komunikace v jednotlivých variantách prakticky totožné, lišit se bude pouze prostorové rozložení v závislosti na trase záměru. Výraznější rozdíl mezi jednotlivými variantami byl zaznamenán pouze v lokalitě napojení hodnocené komunikace na stávající dálnici D7. V obou případech byl vypočten výraznější nárůst imisní zátěže ve variantách B, B1 oproti variantě A. Jedná se o lokality bez obytné zástavby. Hledisko dopadů na kvalitu ovzduší tak není při volbě varianty zásadním faktorem.