

PZKO 10. 12. 2018, zápisky

Výsledky analýz v programu PZKO.

Nahrazuje se tím jednáním v rámci pracovních skupin, kde se to mělo dělat po krajích, dělalo se to tak dřív. Zástupci krajů, aglomerací, a podstatných měst.

Dokumenty budou postupně zveřejňovány, ale je dobré mít k tomu komentář.

Otázka je, zda jsou pokryty dobře příčiny znečištění, a jaká dodatečná opatření do PZKO dostat. - větší konkretizace, nová opatření.

Poznámka VF: Resuspenze uvnitř města vyžaduje menší objem IAD! Tj. Je naprosto nutné zřídit emisně citlivé myto.

Josef Novák, ISKO, ČHMI – imisní analýza

Referenční rok je 2016, porovnávání 6 let dozadu. Ze zákona referenční petiletí 12-16

2015, 2016 nebyly překročeny 36x překročení PM10, nebyl překročen Pm2,5 roční průměr.

2012 – byly zpřísněny podmínky pro měření, zmizely některé lokality.

B[a]p je lépe mapován, tj. Se zmapovaná situace zhoršuje.

V dopravních stanicích jsou PM10 překračována, ale model má 1x1 km, takže se to nezobrazuje.

Problém je v tom, že je to potřeba modelovat aspoň 0,5 x 0,5 km. (moje pozn.: modelovat by se to mělo liniově). Tj. Pmka to zjevně neumí dobře modelovat.

Aktualizace PZKO se má provést do 4 let, tj. Cca do poloviny roku 2020. Odezva od nás není poslední, dostaneme čas na studium. Stanoviska mají dodat ORP.

Souběžně probíhá aktualizace národního programu snižování emisí, práce finišují, bude to do konce ledna. Opatření jsou navržena, ale ještě se budou vyčíslovat dopady. Leden – únor bude probíhat SEA na národní program, do vlády půjde v březnu, reportovat EU se má v dubnu 2019. Patrně bude potřeba velká SEA, nejspíš se to nestihne.

Bude probíhat clean air dialog, bude navrženo usnesení vlády, rychlá opatření na příští rok, s výstupem cca 2020. Budou to převážně záležitosti nařízení vlády.

Emisní analýza – Pavel Machálek

- V ročence ČHMI najdete informace i za rok 2016.

- U mobilních zdrojů se zahrnul výpočet podle povinné metodiky – vedlo k velmi odlišným výsledkům u Nox.

- Jsou časové řady 2008-16 podle nových metodik.

- REZZO 4 – veškerá doprava (zemědělské stroje, lodě, letadla)

- Letecká byla více prostorově rozčleněna i do Stč.

- Pro Prahu rozčleněno i podle druhů dopravy.

BaP sčítání 2016, není v Praze a Brně dostatečné, nejsou všechny zásadní ulice. Modelovalo se v koridorech 500m kolem těch nejhlavnějších.

poznámka: analýza Praha

Emise z resuspenze (zvířený prach ze silniční dopravy) nejsou v celkových emisích zahrnuty a výpočet dle metodiky MŽP byly stanoveny ve výši 18 382 t/rok TZL

Mezi hlavní zdroje suspendovaných částic v aglomeraci Praha CZ01 patřily v roce 2016 zdroje kategorie REZZO 4, které se v rámci zóny podílely na znečišťování ovzduší látkami PM2,5 48,5

% a PM10 48,3 %. Z toho 42,6 % emisí PM2,5 a 43,1 % emisí PM10 pocházelo ze sektoru silniční doprava. Mezi další významné zdroje emisí PM2,5 a PM10 patřil sektor vytápění domácností. Tento sektor představoval 35,1% resp. 25,2% % emisí PM2,5 resp. emisí PM10. Emise z resuspenze (zvířený prach ze silniční dopravy) nejsou v celkových emisích zahrnuty a výpočtem dle metodiky MŽP byly stanoveny ve výši 830,1 t/rok u PM2,5 a 3495,9 t/rok u PM10.

PM2,5 z dopravy bez resuspenze 279,3 tun (resuspenze násobí cca 3x), PM10 bez resuspenze 395,5 t/rok (resuspenze cca 10x víc).

- Shiiit!!!

2016 TZL 1127 t./rok., z dopravy 538 přímých.

Ondřej Vlček – analytická část

Model CAMx

- Bylo potřeba rozlišit mezi českým a přeshraničním příspěvkem
 - Zpracovaná celá republika (plošné mapy), v síti 0,5 km
 - zahraniční zdroje (mimo ČR) v Praze cca 1/10 primárních a 1/2 sekundárních (PM2,5, PM10)
- V dopravě zahrnuty emise z resuspenze, které se běžně neuvádějí.

Sekundární částice - složení v PM10 – tvoří významnou část znečištění, ale není dostatek měření. Přibližně 1/4 sekundární anorganické (sírany, dusičnany), 1/4 organické aerosoly, následuje uhlík a 30-40% neidentifikováno.

Sekundární aerosoly tvoří asi 1/3 budoucího limitu PM2,5

pozn. VF: Dusičnany, amoniak – ze zemědělství?

Mapa: Pm2,5 zjevně domácí (vysoký podíl) jen v Praze
V mapce podílu zdrojů Pmek ČR svítí kromě Prahy i Brno.

BaP překvapivě vysoký přenos ze zahraničí (30-40%)

SYMOS 0,5 km rozlišení PM a BaP.

Naše úvaha byla vedena tím, že imisní limity mají být dodrženy každý rok, ne v pětiletém průměru. Jako problematické tak byly vytipovány oblasti, kde byl limit překročen alespoň v jednom roce. Hledali potenciál dosažení limitu prostřednictvím omezení primárních / domácích částic.

Plošně významný vliv IAD je daný zahrnutím resuspenze! (Pm10 90%, PM2,5 70%)

B(a)P – malé obce z topenišť, v Praze významné z dopravy.

Jedná se o modelové hodnocení.

Pmka jako největší problém jsou sekundární částice (celorepublikově).

Z primárních částic se silniční doprava ukazuje jako významnější kvůli resuspenzi.

Imisní limit pro denní průměry. Vše výše se týkalo ročních koncentrací.

PM 10: Překročí-li roční průměr 24 ug, začíná být denní průměr překračován, je-li > 35, je denní průměr překročen vždy. Jako limitní byly zvolny oblasti s ročním průměrem > 27 ug.

2,5 se řešilo v oblasti uvažovaného EU limitu 20 ug.

Poznámka – analýza Praha

Z obrázků je patrné, že dosažení denního imisního limitu pro PM10, nebo alespoň výrazné omezení počtu překročení denního imisního limitu, by mělo být možné omezením resuspenze z povrchu vozovek.

Komentář k jednotlivým oblastem - Praha

- PM10: stačí řešit primární částice, Praha – je překračován denní limit, omezí-li se primární zdroje, máme splněno
- PM2,5 stačí řešit primární částice, problémová oblast v centru Prahy, jinde ale asi ne. Stačila by opatření na primárních částicích.
- BaP – problémová oblast letiště (?)

Nejsou identifikovány významné individuální zdroje. TAKŽE JENOM DOPRAVA.

Poznámka VF: Existují různá opatření na primární a sekundární prachové částice?

Škoda Auto MB – významný bodový zdroj PM10 a PM2,5!! helemese. Sice jako lokální, ale stejně. Jinak ale kamenolomy, doly, apod. Ale také elektrárna Chvaletice.

Brno – PM10 jen na primárních, 2,5 i sekundární (jih), BaP (jih), stačí opatření na lokální vytápění. Střední Morava – PM10 hůř než Praha, a je tam už přeshraniční transport z Polska. Významný zdroj CIDEM Hranice (Pm2,5)

Ostravsko:

- PM 10 i 2,5 v pytlí, nutno řešit sekundární i přeshraniční
- BaP mňam, všude

Komentář VF ohledně opatření

- Vedení obchvatů mimo aglomeraci.
- Omezování celkového objemu automobilové dopravy je nutné.

Diskuse

- primární Pmka : DPF řešit, omezit dovoz pleček, emisně citlivé mýto

Šuta:

Q1: Byly při modelování zohledněny problémy s dieselgate a demonty DPF?

Q2: Je zřejmé, že se bude něco muset dělat i se sekundárními emisemi. Je možné řešit příspěvky i u sekundárních emisí? Pak asi vylezou místo kamenolomů spíš teplárny a plynárny.

A: Metodika, která byla použita, odpovídá EU, vyzná se v tom p. Pelikán z CDV, pokud jde o dieselgate. Není zjistitelné, jakého počtu aut se týká. Byla ale použita data ze STK (proběhy) DPF kauza nebyla začleněna, protože nemáme data, pražská měření není možné zobecňovat.

A: tyhle faktory (dieselgate/DPF) nám zkreslují modelování, ale není možné udělat to lépe. V usnesení vlády ke Clean Air dialogu je vyřadit tato vozidla co nejdříve z provozu / donutit je filtry používat. **Od 1. 10. 2018 platí novela zákona 56, která zavádí nové kompetence pro PČR. Pokud PČR zjistí poškozený / nefunkční / dmeontovaný DPF, potom PČR zaznamená špatný stav a 30 dnů na daní věci do pořádku. Teď je potřeba, aby se ty kontroly prováděly.** Plánuje se úkol pro MV, aby se vybavili přístroji a tyto kontroly intenzivně prováděli.

- Hluboček – může Praha vybavit PČR ihned a rovnou začít, když kompetence jsou?

A (Vlček): Emise primárních částic – obsahují i resuspenzi. Sekundární částice vznikají reakcemi v ovzduší. Hodnocení v modelu ve vysokém rozlišení jsme mohli modelovat pouze příspěvek

primárních částic, sekundární neumíme. V sekundárních se propíše energetika i doprava, i domácnosti. Modelové hodnocení sekundárních emisí se moc nedá provádět pro individuální zdroje. Lze uvažovat o sektorovém rozdělení sekundárních částic, ale nyní to není, a v analýze se nám to stejně nepovede rozčlenit na konkrétní zdroje. Tvorba sekundárních částic není lineární, podle měření tvoří kolem 30%, ale model nám je nadsazuje. V sekundárních částicích SOx jsou ze 60% elektrárny, Nox jsou hlavně domácnosti a doprava, amoniak hlavně zemědělství. V některých sektorech budou probíhat opatření ze stávající legislativy, hlavně v energetice. K polovině r. 2020 dojde k výraznému poklesu u těchto zdrojů.

Komentář VF: - Praha asi novější auta (tj. méně), ale zase DPF kauza (tj. více)

Lněničková:

Poznámka: Načítání EP 1315/2013 čl. 30: zmiřování dopadů na města výstavbou obchvatů. Obchvaty je třeba vést dále mimo urbanizované území, a aby se nekombinovala vnitroměstská a tranzitní doprava a nekombinovaly vlivy. To by mělo být podmínkou pro pořizování ZÚR.

A: Je otázka, co je v reálu, v daném místě možné. Ve stávajících programech takové podmínky existují v případě Prahy i Brna. Umístování nových komunikací by nemělo zvyšovat zátěž a je třeba eliminovat dodatečné vlivy. Je třeba, aby nová zátěž byla menší než stávající.

Jára Johnová:

Q: V období 12-16 byly ke konci klidnější roky. Nejsou započteny roky 2017 a 18, kdy už máme překročeno na 5-6 stanicích. V návrhu opatření by opatření měla být provázána například na podíly druhů dopravy. A dále zda by bylo možné vypočítat emise s ohledem na jednotlivé druhy dopravy, aby byly v plánech na snižování emisí vyčíslené dopady na emise.

A: Víme o rozsudcích, které zrušily části OOP 2016, tyto rozsudky požadují více konkretizovat opatření a kvantifikovat efekty pro jednotlivá opatření. Budou-li opatření, která mají pozitivní efekt, ale nedokážeme je kvantifikovat, tak je nemůžeme považovat za klíčová pro splnění imisních limitů. Například bude obtížně vyčíslitelné posoudit dopady nárůstu nemotorové dopravy. Například není možné kvantifikovat vlivy zřízení cyklistické infrastruktury (to je podezřelé, na to musí existovat nějaká metodika odjinud).

Q: Co změna přepravní práce?

A: Jako podklad by měly být SUMPy, neměli bychom je suplovat, byť by se nějaká provázanost.

A2: Pokud jde o rok 2017, data za rok 2017 nebyly do května 2018 k dispozici. Zhoršení v roce 2017 je okomentováno slovně. Lze předpokládat, že data 2017-18 budou začleněna v rámci aktualizace podkladů pro finální plány.

Poznámka: SUMP by měl umět kvantifikovat dopady jednotlivých opatření na modal share (to je zásadní připomínka pro SEA celého dokumentu).

O: Johnová: chybí Praha 10- Vršovice. Nevypadla? Je dopravní.

A: Prověří se.

Q mimopražská: JZ – máme překročený BaP, je možné poznat, jak se jako pozitivní opatření projevují kotlíkové dotace? Budeme vědět, že když bude v kraji 100 tisíc osazených kotlů, co to udělá?

A: V rámci návrhu opatření budeme počítat s tím, že takovéto programy budou pokračovat, efekt těchto opatření bude zahrnut ve scénáři pro budoucí stav. V rámci národního programu snižování emisí hledáme opatření na národní úrovni zaměřené na domácnosti. Největší emisní příspěvky mají prohořivací kotle (bez ohledu na biomasu či uhlí), problém ale mají i topidla (kamna, krby) spalující biomasu (mají 20-23% podíl na PM2,5). Zde bude muset dojít na legislativní tlak, minimálně při zhoršených rozptylových podmínkách.

Q (Ústí): Poznámka: Opatření na státní správu musí být v intencích zákona, opatření na samosprávu musí projednat odpovídající krajští radní, jinak to bude k ničemu.

A: Co půjde za státní správou, si vydiskutujeme tady, budeme řešit s inspekcí ŽP a dozvíme se, jestli jde něco dělat. Co půjde za samosprávou: Je to nová věc, **obce mají možnost ze zákona se účastnit přípravy programů**, musíme najít model, jak to řešit. Je nějaký rozumný způsob, jak nastavit komunikaci s ORP?

Q ústí: Projednává se rozšíření dolu Bílina, současně se tam lavíruje s naprosto různými čísly, i v programu jsou skokové nesmysly.

A: Byla změněna metodika pro povrchové doly, stropy jsou podle staré, společnosti si to budou dělat podle té nové (následuje dlouhá diskuse o metodikách, ve které se neorientují).

Q: Máme jako bodové zdroje prašných částic pouze těžbu. Tyto zdroje mají povolení a všechno, co s tím?

A: Tyto zdroje vystupují ve více krajích, ale žádné jiné zdroje ty podmínky nesplnily. Máme metodiku, co to možná nadhodnocuje, oproti jiným typům zdrojů, to se klidně může stát. Navíc takové zdroje je obtížné redukovat. Také je rozdíl, když je zdroj emisí každým komínem ve fabrice zvlášť a když je zdroj sakumprásk celý kamenolom. Ale v emisním seznamu to je korigováno. *Pozn. Také neumíme sekundární emise.*

Q: Problém s ČIZP: udělují sankce, ale málokdy nápravná opatření. Neměly by tam, kde to jde, uplatňovat především nápravná opatření. S tím by se mělo začít.

A: Tato opatření lze identifikovat na základě stávajících Teď ale spíš lovíme nová opatření. V rámci Clean air dialogu bude povinnost klást na inspekce větší důraz.

Q: V evidencích u kamenolomů je čurbes v evidencích. Ale když se to celé započte, tak ten prach tam jasně bude, z plochy lomu, dopravy, apod. Když lom zpracuje 800 tis. tun kameniva, tak z toho se určitě napráší.

Q: Potřebujeme kvalitnější analýzy. Roste nám vytápění pevnými palivy, rostou podíly topidel. Lidi utíkají z plynu ke dřevu. Spalování dřeva přece také není emisně zdravé. Cena dřeva na topení klesá, bude se topit dřevem a to by se mělo objevit v analýze.

A: Takové věci by se měly řešit na národní úrovni formou celoplošného opatření. Národní program jde rychleji, ale pokud se nám to tam nepovede dostat teď, tak můžeme udělat mimořádnou aktualizaci.

A: řešení svádí věnovat se primárním zdrojům, ale jako celorepublikové problémy máme lokální vytápění a dopravu. Proto je třeba zamyslet se na opatření, která je možné dělat u obcí, aby se snížily emise u lokálního vytápění – energeticky soběstačné obce, apod.

VF: Q: Mýto.

Dát prostor obcím možnost zřizovat si to mýto (congestion charge) odstupňované podle typu vozidel, dopadu na emise - je to národní úroveň. Máme jen NEZ a nejde to kombinovat.

A: Mýto – jako **místní poplatek za vjezd. Existuje. Novelou 2016, byla zvýšena denní sazba pro místní poplatek vjezd z 20,- na 200,- .**

pozn VF: Je to možné kombinovat s NEZ? A jak je to s formulací objízdných tras? Imho ty podmínky bývaly nějaké drtivé. Nutno zjistit!

Šuta: To je dobře, že je to možné. Ve starém programu snižování emisí v Praze byl požadavek na legislativní změnu. Imho o tom politici na místní úrovni většinou neví.

Q: Kotlíkové dotace nepomáhají nízkopříjmovým skupinám obyvatel, ti si to stejně nepořídí.

A: Jako ano, ale je to trochu běh na dlouhou trať. I ve starém kotli se dá dobře zatopit, když to umíte. Budeme rozjíždět informační kampaně.

Q: Osvěta a informační kampaně.

A: V usnesení vlády a Cleanair dialogu to máme. Proběhne kampaň na další vlnu kotlíkových dotací a připomenutí časového limitu (2022), bude probíhat kampaň na připomenutí kontroly a revize kotlů, a v uhelných regionech budou vyčleněny finanční prostředky na podporu finančně slabších, včetně poradců, **poběží i obrovská kampaň na dopravní chování s podporou MMR (pozn. VF: byl zmíněn Martínek? On něco chystá?)**

Q: Bude vyhodnocení stávajících PZKO? Některé kraje a obce předávaly zpětnou vazbu.

A: **Už teď ve složce PZKO visí vyhodnocení za rok 2017.** Teď se to moc neaktualizovalo, protože ty informace od obcí nebyly dobře strukturované, nedá se to dobře hodnotit, informace byly velmi nedostatečné. Vyhodnocení 2018 a 19 uděláme najednou, musíme to dobře připravit, aby bylo vůbec možné to udělat kontrolovatelné. To, co se třeba dělalo, tak není možné je dobře vyhodnotit. **VF: Nastudovat**

Závěr

Připomínky (k analýzám) za kraje se očekávají do 15. 1. - za kraje. Můžeme poslat přes Zelený kruh. Především, pokud tam něco zásadního chybí. Můžeme poslat i návrhy opatření k zamyšlení, máme-li. Dopravní záležitosti se budou řešit se samosprávami obcí a krajů dle příslušnosti silnic.

Navrhujte opatření, která se dají kvantifikovat, posuzovat časově, apod, aby se s tím pak dalo jít za krajskými samosprávami.

Celorepubliková část podkladů + koncept národního programu snižování emisí není zatím v úložišti, ale bude doplněno v nejbližší době.