

## Připomínky k rozptylové studii záměru „D3 0301 - 0303 Praha - Václavice, změny v úseku MÚK Jílové – MÚK Hostěradice“

Předmětem hodnocení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, je záměr „D3 0301 - 0303 Praha - Václavice, změny v úseku MÚK Jílové – MÚK Hostěradice“ (dále jen Záměr). Součástí oznámení je rozptylová studie (dále RS), která tvoří jeho přílohu B.1. RS byla provedena modelem SYMOS'97, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování. Níže jsou uvedeny připomínky k této RS a relevantním pasážím oznámení, které zastaralou RS mají aktualizovat.

- a) RS byla zpracována v prosinci 2016. Z toho plyne zastaralost použitých podkladů, např. větrných růžic a dopravně inženýrských podkladů. Problémem je také, že mezi přílohami oznámení EIA se nenachází žádné dopravně inženýrské podklady.<sup>1</sup> Není zohledněna změna ročního imisního limitu pro PM<sub>2,5</sub>, který je od 1.1.2020 snížen na 20 µg/m<sup>3</sup>. Imisní charakteristika zájmového území je v RS uvedena jen do roku 2015. Oznámení Záměru se snaží neaktuálnost RS částečně kompenzovat, a to diskusí o plnění nového imisního limitu PM<sub>2,5</sub> a uvedením aktuálních informací o imisním pozadí. Tento přístup je však nekonzistentní, ztěžuje orientaci a není přesvědčivý. Proč se na str. 96 oznámení tvrdí, že „z průměrných hodnot koncentrací za období 2014 – 2018 poskytovaných ČHMÚ vyplývá, že v širším území záměru nedochází k překračování imisních limitů znečišťujících látek vyhlášených pro ochranu zdraví lidí“, když příslušná imisní mapa pro benzo(a)pyren<sup>2</sup> uvádí např. koncentraci 1,3 ng/m<sup>3</sup> v Jílovém u Prahy (imisní limit je 1 ng/m<sup>3</sup>)? Jílové u Prahy se nachází v okolí Záměru a bude ovlivněné emisemi z jeho provozu (viz mapy izolinií emisních koncentrací v RS). V tomto kontextu pak nedůvěryhodně působí tvrzení na str. 96 Oznámení: „Rozptylová studie byla zpracována v 12/2016, tudíž obsahuje hodnoty průměrných ročních koncentrací z let 2011-2015. V tomto Oznámení jsou však uvedeny poslední aktualizované hodnoty z let 2014-2018 (tab. 14). Tyto hodnoty jsou oproti hodnotám uvedeným v rozptylové studii příznivější, hodnocení je tedy provedeno na straně bezpečnosti.“ U tak zásadní stavby jako je nová dálnice by provedení rozptylové studie mělo být konzistentní s oznámením EIA.

Je třeba aktualizovat rozptylovou studii a vysvětlit nejasnosti v oznámení Záměru.

- b) „Cílem studie bylo (...) zhodnotit rozptyl znečišťujících látek (...) ve výpočtovém roce 2050“ (str. 2 RS). Termín dokončení stavby je však plánován na rok 2028 (str. 30 oznámení Záměru). Pro podobné stavby je v rámci procesu EIA běžné provést výpočet jak pro rok dokončení realizace Záměru, tak pro dlouhodobý výhled.<sup>3</sup> Takto lze např. zohlednit vliv změn intenzit dopravy v čase.

Je třeba provést výpočet také pro rok dokončení realizace Záměru.

1 V seznamu literatury, ze které čerpala rozptylová studie, je pouze zmíněný „Dopravní model TES, SUDOP Praha, 04/2015.“ Dopravně inženýrské podklady by však v rámci oznámení EIA měly být k dispozici. Navíc lze předpokládat, že model z roku 2015 je neaktuální, protože od té doby proběhla nová sčítání dopravy (např. v roce 2016 nové sčítání ŘSD). Ze sčítání dopravně inženýrské podklady vycházejí.

2 Viz [http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/18petileti/png/BaP/18BaP\\_regS.png](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/18petileti/png/BaP/18BaP_regS.png)

3 Příkladem jsou RS např. pro záměry „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ ([https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP472](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP472)) a „I/12 Běchovice – Úvaly“ ([https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP473](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP473)), kde byly výpočty provedené pro roky 2025 a 2040.

- c) „Mimo předmětné stavby této dokumentace (dálnice D3 0301-0303, přivaděč Benešov a SSÚD Netvořice) byla v modelovém výpočtu zohledněna i související stavba Jižní obchvat Jílového u Prahy“ (str. 2 RS). Na str. 11-12 oznámení Záměru je u popisu možnosti kumulace s plánovanými silničními stavbami navíc uvedena i stavba „II/105 Severní obchvat Jílového u Prahy.“ Ta má být údajně zohledněna „v dopravním modelu (...), který byl podkladem pro zpracování rozptylové studie“ (str. 12 oznámení). Není tedy jasné, zda byl severní obchvat Jílového u Prahy v rozptylové studii započítán, či nikoliv. Matoucí je také, že kapitola 4.2 RS (popis zdrojů znečišťujících látek) neobsahuje popis ani jižního, ani severního obchvatu Jílového u Prahy. Dále je třeba upozornit na to, že hodnocení kumulativních a synergických vlivů je třeba provést i pro záměry různé povahy, a nikoli pouze dopravní stavby. Konečně je třeba provést výpočet pro samotný záměr zvlášť a posléze dohromady s ostatními kumulativními záměry tak, aby bylo možné porovnat rozdíl.<sup>4</sup>  
Je třeba řádně zhodnotit kumulativní vlivy a provést rozptylový výpočet i pro samotný Záměr zvlášť.
- d) „Výpočty se provádějí pro 5 tříd stability atmosféry a 3 třídy rychlosti větru“ (str. 2 RS), které zahrnují i inverze a špatné rozptylové podmínky. Základních rovnic modelu SYMOS'97 však nelze použít pro výpočet znečištění pod inverzní vrstvou a při bezvětrí.<sup>5</sup> Není tedy jasné, jakým způsobem časté zhoršené rozptylové podmínky ovlivňují proces výpočtu. Není umožněno kritické posouzení výsledků RS. Také nejsou kvantitativně uvedeny nejistoty vypočtených imisních hodnot.  
Je třeba rozšířit diskusi o omezeních použitého rozptylového modelu, jejich vlivu na výsledky a nejistotách vypočtených hodnot.
- e) Kapitola 4.6 RS uvádí imisní charakteristiku zájmové lokality. Nejsou přiložené mapy pětiletých klouzavých průměrů (a to ani v oznámení, kde je imisní charakteristika zájmové lokality aktualizována), což je pro RS zpracovanou v rámci EIA značně neobvyklé. Z tohoto důvodu není jasné, jaký rozsah území byl pro zhodnocení stávající imisní situace uvažován. Prostorové rozložení stávajících imisních koncentrací je důležité vidět i z důvodu porovnání stávající imisní situace s místy vypočtených vysokých imisních příspěvků ze Záměru (např. v blízkosti portálů tunelu).  
Je třeba do rozptylové studie vložit mapy pětiletých klouzavých průměrů imisních koncentrací.
- f) RS „byla zpracována dle metodického pokynu MŽP, odb. ochrany ovzduší, pro vypracování rozptylových studií“ (str. 2 RS). Zde diskutovaná RS však řadu požadavků tohoto pokynu (dále MP RS) nereflektuje:
- Modelový výpočet pro fázi výstavby Záměru nebyl provedený, ačkoli pro podobné záměry prováděn bývá<sup>6</sup> a MP RS na str. 3-4 požaduje, že „podrobné modelování je

4 Viz např. záměr „Mercedes Benz After – Sales Logistics Center“ ([https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_STC2101](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2101)), kde bylo v rámci jedné z výpočtových variant rozptylové studie provedeno i zahrnutí emisí z dalších plánovaných provozů a staveb situovaných ve vzdálenějším okolí záměru, i když s vlastním záměrem příčinně nesouvisely a často se jednalo o jiné typy záměrů (skladovací a výrobní haly, obalovna, papírna, mrazárna, přeložka silnice, rozvoj bydlení a letiště). Druhá výpočtová varianta posuzovala pouze příspěvek samotného záměru.

5 Viz SYMOS'97 – Metodická příručka, aktualizace 2013, str. 2

6 Příkladem jsou opět RS provedené v rámci EIA pro záměry „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ a „I/12 Běchovice – Úvaly“, kde byl také zhodnocen vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší.

*provedeno pro vybrané relevantní látky, které mohou být vypouštěny do ovzduší v rámci realizace, provozu (...) hodnoceného záměru.*“ Jelikož již Záměr jednou prošel fází DÚR, měl by rozklad staveništní dopravy být alespoň rámcově známý.<sup>7</sup> Požadujeme provedení rozptylové studie i pro fázi výstavby Záměru včetně vyvolané dopravy.

- Kapitola 4.2 RS obsahuje údaje o zdrojích ve formě jejich celkem podrobného technického popisu. Neuvádí však žádné specifické informace o výduších (portálech) tunelů jako jejich souřadnice nebo výška tohoto zdroje nad terénem (je-li uvažována). Chybí i popis odvodu spalin z motorů dieselaagregátů (průtoky odpadních plynů, jejich teplota a rychlost, specifikace výdechů). To vše MP RS požaduje. Navíc požaduje i uvedení údajů o složení dle charakteristik vozidel (podíl aut používajících vznětové nebo zážehové motory, případně emisní třídy EURO) a informace o plynulosti dopravy. Hodnoty použitých emisních faktorů jsou uvedené pouze pro dieselaagregáty, u dalších zdrojů chybí. „*Maximální krátkodobé koncentrace znečišťujících látek byly počítány z tzv. špičkové intenzity dopravy, jejíž hodnoty byly stanoveny pomocí koeficientů uvedených v aktualizované metodice SYMOS'97*“ (str. 3 RS). Příslušná tabulka č. 2.4 v Metodice SYMOS'97 však vychází ze zastaralého sčítání dopravy v roce 2010. V textu RS dále nejsou uvedeny zvolené hodnoty vstupních parametrů modelu MEFA (vytíženost nákladních vozidel apod.).

Je třeba doplnit chybějící informace o zdrojích.

- V kapitole 4.3 RS (Popis referenčních bodů) nejsou zvoleny specifické výpočtové body tak, aby byly vyhodnoceny největší dopady zdroje na citlivé skupiny obyvatel dle MP RS (vzdělávací a zdravotnická zařízení).

Je třeba doplnit chybějící referenční body.

- Obsah kapitoly 4.4 RS (Meteorologická charakteristika lokality) je nedostatečný. Chybí dle požadavků MP RS souřadnice větrných růžic, popis způsobu jejich výpočtu a není uvedeno, pro které roky byly větrné růžice vypočítány. Použití čtyř větrných růžic je sice vzhledem k rozsahu zájmového území pochopitelné, avšak u modelu SYMOS'97 neobvyklé. Ten zpravidla počítá s jednou větrnou růžicí. Není uvedeno, jakým způsobem je proveden výpočet při použití většího počtu růžic. V RS také nejsou zobrazena území, pro která jsou jednotlivé větrné růžice reprezentativní a míra jejich reprezentativnosti není (vzhledem ke komplikovanějšímu terénu) diskutovaná.

Je třeba doplnit chybějící informace o meteorologických podkladech a vysvětlit nejasnosti.

- g) Na str. 22 RS se píše, že „*rozptylová studie prokazuje, že automobilová doprava po novostavbě dálnice D3 0301-0303 Praha - Václavice (...) nezpůsobí ve výpočtovém roce 2050 nadměrné znečištění ovzduší NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, benzenem ani benzo[a]pyrenem. U všech těchto znečišťujících látek se jejich vypočtené příspěvky (...) pohybují podstatně pod platnými imisními limity.*“ Toto konstatování je zavádějící. Příspěvek ve výši imisních limitů nelze očekávat ani u velmi významných zdrojů a velkých staveb a toto porovnání není relevantní. Naopak zásadní je, zda po

---

<sup>7</sup> Proti provedení rozptylové studie pro fázi výstavby záměru v rámci oznámení/dokumentace EIA bývá obvykle používán argument, že není znám rozklad staveništní dopravy. I během hodnocení EIA však lze rozklad staveništní dopravy již alespoň rámcově provést a nejpozději ve fázi DÚR by měl být známý.

přičtení ke stávajícímu imisnímu pozadí dojde vlivem Záměru k překročení imisních limitů. U benzo(a)pyrenu toto nelze vyloučit (str. 22 RS) a spíše je třeba výsledky modelování této rakovinotvorné znečišťující látky interpretovat jako zhoršení současné již nevyhovující situace o významný příspěvek (až do výše desetiny imisního limitu v oblasti zástavby, viz str. 20 RS). V tomto kontextu konstatování na str. 22 RS o nezpůsobení nadměrného znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem neodpovídá realitě.

Lze souhlasit s tím, že současná imisní zátěž PM10 a PM2,5 nedosahuje imisních limitů a ani příspěvkem Záměru nelze předpokládat jejich překročení. Současná imisní zátěž však překračuje směrné hodnoty Světové zdravotnické organizace WHO (rovné polovině aktuálních imisních limitů pro PM10 a PM2,5). Ty jsou nejnižšími koncentracemi, při nichž byl s vysokou pravděpodobností prokázán nárůst celkové úmrtnosti a úmrtnosti v důsledku rakoviny plic, srdečních a plicních chorob. Provozem Záměru dojde k dalšímu navýšení imisní zátěže PM10 a PM2,5. Z tohoto důvodu lze úroveň znečištění i příspěvek Záměru bezesporu považovat za „nadměrný“, i když splňující legislativní limity.

Je třeba upozornit také na to, že ani aktualizace zhodnocení stávající imisní situace v oznámení Záměru důvěryhodně neprokazuje nízkou úroveň znečištění ovzduší v zájmové lokalitě (viz body a) a e)).

Je třeba se vystríhat zavádějících závěrů v rozptylové studii.

Ve Spešově, 7.1.2020



RNDr. Alice Dvorská, Ph.D.

Odborná poradkyně a konzultantka v oblasti znečištění ovzduší

Spešov 210

679 02

IČ: 06521304