

# **Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno**

Vypracovala [REDAKCE], 20.9.2019

## **I. Úvod**

V Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále ZÚR JMK) vydaných v roce 2016 bylo stanoveno, že v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno budou podrobně prozkoumány dopady případných staveb dopravní infrastruktury, a to formou územní studie (dále ÚS). Jejím účelem je sloužit jako odborný podklad pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

V ÚS řešené území vychází z rozsahu plochy vymezené v ZÚR JMK. Toto území bylo v průběhu zpracování ÚS rozšířeno tak, aby zahrnovalo všechny obce potenciálně dotčené některou z prověřovaných variant. Výsledné území je obýváno cca 565 000 obyvateli a zahrnuje celá správní území 111 obcí. Smyslem ÚS je porovnání navržených variant dálniční a silniční sítě zpracovaných ve srovnatelné podrobnosti a v celém rozsahu komunikačního systému, a to jak mezi sebou, tak ve vztahu k tzv. nulovým variantám pro roky 00-2020 a 00-2035. ÚS sestává ze tří částí, analýzy současného stavu území (1. etapa) a porovnání variant dálniční a silniční sítě (2. etapa) z roku 2018 a „Dodatek“ z února 2019. K oběma částem ÚS byl vydán dokument označený jako „Abstrakt II. etapy“ (dále také „Abstrakt“).

Patnáct variant dálniční a silniční sítě v řešeném území posuzovaných v roce 2018 lze rozdělit do tří skupin – šest dálničních, sedm silničních a dvě silniční varianty řešící pouze nejproblematictější lokality. Základ všech variant tvoří invariantní prvky. Varianty byly podrobeny dopravnímu modelování a porovnány z hlediska dopravně-urbanistického, z hlediska životního prostředí a z hlediska vlivu na lidské zdraví prostřednictvím výsledků hlukové a rozptylové studie. Závěr hodnocení je průnikem výsledků těchto tří porovnání. Na základě výsledků porovnání těchto 15 variant byla navržena další, tzv. „poučená varianta“, která byla v „Dodatku“ ÚS z února 2019 vyhodnocena stejným postupem jako ostatní dříve zpracované varianty, byla s nimi porovnána a následně zapracována do celkového závěru ÚS. V následujícím textu je kladen důraz na kritické zhodnocení rozptylové studie.

## **II. Rozptylová studie**

Rozptylová studie (dále RS) byla provedena modelem SYMOS'97, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování. Zhotovitelem RS, pro etapu 2 ÚS ukončenou v listopadu 2018 a po „doplňk“ ÚS ukončený v únoru 2019, je firma Bucek s.r.o. (Táborská 191/125, 615 00 Brno). RS v obou případech tvoří přílohu E.2.

- 1) *„Součástí rozptylové studie je i zpracování emisní bilance jednotlivých skupin zdrojů znečišťování ovzduší, tak aby bylo možné určit jejich podíl na celkovém zatížení“* (str. 6 RS). Kapitoly 4.1 a 4.2 RS se tak zabývají emisemi z vyjmenovaných stacionárních

zdrojů znečišťování ovzduší a vytápění domácností. U ÚS se však jedná o studii nadřazené dálniční a silniční síti (viz její název) a nikoli studii celkového imisního zatížení zájmového území s cílem určení hlavních zdrojů. Cíle ÚS se dle str. 2 abstraktu 2. etapy ÚS týkají výhradně záměrů rozvoje silniční dopravy. Není tedy vůbec jasné, proč „*kromě dopravy jako liniového zdroje znečišťování ovzduší byly do výpočtu imisního zatížení území pro všechny varianty zahrnuty i ostatní zdroje znečišťování ovzduší, tj. bodové a plošné zdroje znečišťování ovzduší, které mohou mít vliv na celkové imisní zatížení oblasti*“ (str. 9 RS). Důvodem pro tyto nadbytečné výpočty nemůže být zjišťování, zda je třeba uložit kompenzační opatření (viz bod II.8).

Zahrnutí jiných, než liniových zdrojů do výpočtu imisního zatížení pro všechny varianty rozvoje silniční dopravy je problematické i z hlediska jeho provedení. Patnáct návrhových variant dopravní sítě bylo vyhodnoceno pro rok 2035, zatímco emisní bilance např. bodově sledovaných stacionárních zdrojů byla převzata z podkladů pro rok 2016 (str. 14 RS), plošně sledovaných zdrojů z podkladů pro rok 2011 aktualizovaných na rok 2016 (str. 15 RS) a bilance sekundárních aerosolů a dálkového transportu reflektuje stav roku 2015 (str. 18 RS). Navíc emisní bilance vstupující do modelování neobsahují veškeré zdroje (např. otevřené spalování biomasy) a někdy byly vypočtené značně zjednodušujícím způsobem (např. emise z rozvojových ploch, viz str. 18 RS).

V RS a jejích přílohách se tedy vzhledem k cílům ÚS nachází řada irelevantních informací:

- „*Na emisích tuhých znečišťujících látek zastoupených frakcemi PM10 a PM2,5 a emisích NOx a CO se nejvíce podílí zdroje skupiny 5 - zpracování nerostných surovin*“ (str. 24 RS)
- „*Obecně platí, že dominantními zdroji imisního zatížení u škodlivin, u kterých dochází k překračování imisního limitu, jsou dálkový transport a domácí topeniště*“ (str. 65 RS)
- „*Obr. 7: Zastoupení bytů podle způsobu vytápění v řešeném území*“ (str. 25 RS)
- „*Na vysokých koncentracích má nejvyšší podíl proudění ze SV. Při zhoršených rozptylových podmínkách a nízkých teplotách dochází k vysokým koncentracím téměř výhradně při proudění ze SV*“ (str. 25 přílohy č. 4 RS)

Vyhodnocení celkového imisního zatížení je irelevantní v ohledu porovnávání vlivu jednotlivých variant dopravní infrastruktury na imisní situaci a není cílem ÚS. Celkové pojetí rozptylové studie je vzhledem k cílům ÚS třeba považovat za nekoncepční a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.

2) Kapitola 3.3 RS popisuje datové vstupy a jejich zpracování pro mobilní zdroje znečišťování ovzduší:

- Nikterak není zmíněn způsob výpočtu emisí z tunelů (výduchy, portály) a není jasné, zda a příp. jakým způsobem byly do RS vůbec započítány
- Není jasné, zda byly do výpočtu emisí zpracovány i situace dopravních kongescí a snížené plynulosti provozu. Informace na str. 17 RS („*Rychlost vozidel byla uvažována maximální povolená rychlost pro danou třídu a typ silnice*“) evokuje dojem, že nikoli.
- Na str. 16 RS se u výpočtu emisí z dopravy prostřednictvím modelu MEFA píše, že „*jsou rozlišovány osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy.*“ Na str. 17 RS se ovšem uvádí, že „*použitý dopravní model nevymezuje samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů. Pro výpočet emisí z dopravy byla proto kategorie lehkých nákladních vozidel zahrnuta*

*do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel.“ Použitý dopravní model tedy není adekvátní potřebám modelu MEFA a potažmo RS, protože např. lehká nákladní vozidla mají jiné emisní parametry (např. vytiženost, tj. váhu) než osobní automobily.*

Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí.

- 3) Kapitoly 3.6 a zejména 3.7 RS se zabývají klimatickými vstupy pro výpočet, tj. větrnými růžicemi. Na str. 20 RS se píše, že *„sít' referenčních bodů [byla] dále rozdělena na 19 částí. Každá část pokrývá ucelené území, pro které byla ve výpočtu použita odpovídající větrná růžice.“* Tato území však nejsou v RS ani jejích přílohách zobrazená. Na obr. 4 (str. 21 RS) není zanesena žádná větrná růžice pro jihovýchodní a jihozápadní oblast zájmového území. Lze velmi špatně odhadnout, jaká větrná růžice byla použita např. pro modelování oblasti Újezdu u Brna.

Popis klimatických vstupů do rozptylového modelování je nedostatečný a neumožňuje určit, které větrné růžice byly použité v konkrétních lokalitách.

- 4) RS v několika ohledech nerespektuje Metodický pokyn MŽP, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování RS podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále MP RS):
- Kapitola 1.2 RS má obsahovat základní popis řešeného území, nezahrnuje však *„popis a mapu umístění zdroje ve vztahu k obytné a jiné zástavbě“* (str. 4 MP RS). Tyto informace nejsou explicitně uvedeny ani v kapitole B textové části 2. etapy ÚS a v příloze č. 1 RS. Dále je *„mapové podklady (...) třeba označit legendou, měřítkem, identifikací souřadného systému a výškopisnými údaji, ze kterých bude patrný reliéf v okolí hodnoceného záměru. Uvedena je také informace o použitém digitálním výškopisu“* (str. 4 MP RS). Většinu těchto náležitostí obr. 1 (hranice řešeného území) a 2 (hlavní variantní prvky komunikační sítě) RS neobsahují.
  - RS nebyla provedena pro fázi výstavby komunikací, ačkoli MP RS na str. 3-4 požaduje, aby bylo modelování *„provedeno pro vybrané relevantní látky, které mohou být vypouštěny do ovzduší v rámci realizace, provozu nebo během případné rekultivace hodnoceného záměru.“* Jednotlivé varianty se výrazně liší rozsahem a charakterem nutných stavebních prací a jejich vliv na imisní situaci tedy lze ve fázi výstavby předpokládat významně odlišný.
  - Na str. 16 RS se píše, že *„hodnoty intenzit dopravy na komunikační síti jsou v dopravním modelu reprezentované hodnotou RPDÍ (roční průměr denních intenzit). Pro potřeby výpočtu rozptylové studie byly údaje o intenzitách dopravy na jednotlivých komunikacích převzaty tak, jak byly uvedeny v poskytnutém dopravním modelu.“* MP RS však na str. 6 požaduje i uvedení maximálních hodinových počtů vozidel a zohlednění rozložení intenzit dopravy v čase (dopravních špiček). MP RS také dále požaduje uvedení informací o podílu aut používajících vznětové nebo zážehové motory (případně emisní třídy EURO). Tato informace není obsažena ani v RS, ani v příloze A (modelování zatížení dálniční a silniční sítě) 2. etapy ÚS.
  - Dle MP RS (str. 7) *„je potřeba v zájmovém území volit specifické výpočtové body tak, aby byly vyhodnoceny největší dopady zdroje na obyvatele nebo dopady zdroje na místa s nejvyšší koncentrací obyvatel v zájmovém území a citlivé skupiny obyvatel (nejbližší obytná zástavba, vzdělávací a zdravotní zařízení atd.).“* Volba takových bodů není v příslušné kapitole 3.6 RS zmíněna, ačkoli by byla vhodná zejména v místech, kde komunikace jednotlivých variant prochází zástavbou nebo

v její blízkosti. Dále v této kapitole chybí údaj o výšce výpočetních bodů, která by měla odpovídat respirační výšce člověka.

Absence údajů požadovaných Metodickým pokynem MŽP a nerespektování některých jeho požadavků snižuje transparentnost a výpovědní hodnotu RS. Neprovedení výpočtu pro fázi výstavby neumožňuje reflektovat celkový vliv jednotlivých variant na imisní situaci.

- 5) Kapitola 6 RS, její přílohy č. 5 a 6 včetně grafických výstupů prezentují výsledky rozptylového modelování. „V tabelární části přílohy č. 5 jsou pro každou obec a městskou část spadající do řešeného území uvedeny vypočtené imisní příspěvky pro průměrné roční koncentrace hodnocených znečišťujících látek, podíl dopravy a podíl zastavěné plochy, u které by realizací záměrů dané návrhové varianty došlo k nárůstu nebo poklesu imisního zatížení o více než 1 % imisního limitu“ (str. 30 RS). V takové sumarizaci výsledků přes území celých obcí a městských částí se zcela ztrácí dominantní vliv jednotlivých dopravních záměrů na jejich blízké oblasti. Grafické výstupy přílohy č. 5 znázorňují podíly skupin zdrojů na imisním zatížení v jednotlivých výpočetních variantách pro jednotlivé znečišťující látky a obce/městské části. Názvy a koncepty těchto grafických výstupů jsou zavádějící, neboť emisní bilance stacionárních a některých dalších zdrojů byly vypočtené pro roky minulé (viz bod II.2) a v RS není zahrnuta predikce vývoje emisí z nich v relevantních výpočtových letech 2020 a zejména 2035. U ÚS se navíc jedná o studii nadřazené dálniční a silniční síti a nikoli studii celkového imisního zatížení a podílů skupin zdrojů na ni (viz bod II.2). Výstupy prezentované ve větší části přílohy č. 5 tedy vůbec nekorespondují s cílem ÚS.

V příloze č. 6 RS jsou „v rámci grafických výstupů rozptylové studie (...) uvedeny jak celkové imisní příspěvky v jednotlivých výpočtových variantách, tak mapy srovnání imisních příspěvků vypočtených v návrhových aktivních variantách s nulovou variantou roku 2035 pro průměrné roční koncentrace hodnocených znečišťujících látek a četnost překročení imisního limitu pro průměrné denní koncentrace PM10“ (str. 31 RS). Pro tyto výsledky také platí některé výtky uvedené pro výstupy v příloze č. 5 RS. Je také třeba upozornit na to, že mapové výsledky nejsou zpracované pro maximální hodinové koncentrace NO<sub>2</sub>. K těmto hodnotám se na str. 31 RS uvádí, že „maximální hodinové koncentrace vyšší než 200 µg/m<sup>3</sup> byly vypočteny pouze v omezených oblastech v blízkosti významných zdrojů znečišťování ovzduší. Vypočtené četnosti překročení nedosahují statisticky významných hodnot ve vztahu k zákonně povolenému limitu 18 hodin za rok.“ Toto nemůže být důvodem k opominutí jejich grafického a tabelárního vyjádření, neboť touto formou byly prezentovány výsledky i pro benzen, kde k překračování imisních limitů s velkou rezervou nedochází. U krátkodobých imisních koncentrací NO<sub>2</sub> se navíc jedná o zásadní parametr posuzování vlivu silniční dopravy na kvalitu ovzduší.

Vyhodnocení výsledků rozptylového modelování nebylo naopak vůbec diskutováno ve vztahu k poznatkům kapitoly 5 hodnotícím imisní charakteristiku zájmového území. Není známo, jak se vliv jednotlivých variant silniční a dálniční sítě projeví v místech s nadlimitními imisními koncentracemi benzo(a)pyrenu stanovenými v souladu s legislativou jako 5letý průměr za období let 2013-2017. To stejné není známo o lokalitách se stejně stanovenými koncentracemi PM<sub>2,5</sub>, které jsou sice pod současným imisním limitem, jejichž výše do 22,9 µg/m<sup>3</sup> však v některých místech zájmového území indikuje ohrožení plnění limitu budoucího platného již od roku 2020 (viz str. 27 RS). Není také známo, zda varianty nemohou způsobit překročení imisního limitu v oblastech, kde se koncentrace těchto látek v letech 2013-2017 pohybovaly

v jeho těsné blízkosti. Podobně by bylo zajímavé diskutovat, jak se imisní vliv výpočetních variant projeví v místě těch měřicích stanic AIM, kde „byly v posledních letech překračovány imisní limity stanovené pro ochranu zdraví lidí (...) V Aglomeraci Brno jsou zvýšené, resp. nadlimitní hodnoty vybraných škodlivin měřeny převážně na dopravou ovlivněných lokalitách“ (str. 29 RS).

Velké množství výstupních informací způsobené do značné míry zavádějícím konceptem RS (viz bod II.2) ztěžuje orientaci ve výstupech rozptylové studie. Stěžejní informace se ztrácí v množství irelevantních výsledků. Na druhé straně naopak absentují potřebné výpočty (viz bod II.1) a prezentace výsledků pro krátkodobé imisní koncentrace NO<sub>2</sub>.

- 6) Kapitola 7 RS uvádí závěrečné zhodnocení výsledků. K obr. 11 na str. 65 RS (odpovídá obrázku na str. 43 abstraktu 2. etapy ÚS) se píše: „Pro možnost srovnání jednotlivých variant byl použit přepočet vypočtených imisních koncentrací v území na počet lidí v území trvale bydlících. Z vypočtených průměrných ročních koncentrací hodnocených látek byl pro každou návrhovou variantu vypočten rozdíl imisních koncentrací v dané variantě oproti nulové variantě roku 2035“ (str. 64 RS). Není jasné, co má přepočet vypočtených imisních koncentrací ze všech typů zdrojů (tedy nejen ze silniční dopravy) na počet obyvatel definovaného území společného s cílem ÚS (viz bod II.2), kterým je porovnání možných variant silniční a dálniční sítě. Správným postupem by byl výpočet imisních příspěvků pro jednotlivé varianty pouze ze silniční dopravy a následné srovnání.

K obr. 11 na str. 65 RS (odpovídá obrázku na str. 43 abstraktu 2. etapy ÚS) se dále píše „Jednotlivé budovy (...) byly pro každou variantu rozděleny na základě vypočtených rozdílů průměrných ročních koncentrací na budovy, u kterých dojde k nárůstu imisního zatížení, poklesu imisního zatížení nebo významnému poklesu zatížení. Jako významný pokles je přitom označován pokles vypočtených imisních koncentrací v navrhované variantě oproti nulové variantě roku 2035 o více než 1 % příslušného imisního limitu. Pro srovnání variant byla použita celková suma počtu obyvatel bydlících v území, kde dojde k celkovému a významnému nárůstu / poklesu imisního ztížení hodnocenými látkami“ (str. 65 RS). Zpracování rozdílů vypočtených imisních koncentrací do úrovně jednotlivých budov je zatíženo značnými nejistotami (viz bod II.9, třetí odrážka). Dále se u kategorizace budov mluví o hledisku významného poklesu zatížení, zatímco u srovnání variant o hledisku významného nárůstu imisního zatížení. Ve vysvětlení metodiky, jejímž výsledkem je obr. 11, je tedy nesoulad.

K obrázku se také na str. 43 abstraktu 2. fáze ÚS píše: „Uvedený počet obyvatel reprezentuje součet zasažených obyvatel pro všechny hodnocené škodliviny dohromady (...) Jedná se vždy o absolutní hodnotu nárůstu či poklesu zatížení bez ohledu na limitní hodnoty.“ Tento zvolený způsob závěrečného vyhodnocení vůbec neumožňuje náhled do důležitých detailů, jako je rozlišení poklesu či nárůstu imisního zatížení u látek a území, kde jsou překračovány nebo kde hrozí překračování limitních hodnot (viz bod II.6). Proto je závěr na str. 65 RS nepřesvědčivý: „Realizaci jakékoliv varianty dálniční a silniční sítě v území dojde k poklesu imisního zatížení z automobilové dopravy pro výrazně významnější počet obyvatel, než u kterého dojde k nárůstu imisní zátěže oproti stávajícímu stavu. To platí pro všechny varianty a všechny znečišťující látky.“

Na str. 65 RS se nakonec píše: „Návrhové varianty lze zjednodušeně rozdělit do tří kategorií – doporučované, možné a nejméně efektivní pro hodnocené území.“ Rozdíl mezi těmito třemi kategoriemi není definován.

Závěrečné zhodnocení výsledků a vyvození stěžejních závěrů je provedeno zavádějícím a nepřesvědčivým způsobem.

- 7) Kompenzační opatření se ukládají „v případě, že by provozem záměru došlo v oblasti jeho vlivu na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok, nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena a současně je hodnota nárůstu úrovně znečištění z provozu záměru o více než 1 % imisního limitu pro danou znečišťující látku s dobou průměrování 1 kalendářní rok (...) K posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů se přitom podle § 11 zákona č. 201/2012 Sb. použijí průměry hodnot ročních koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km<sup>2</sup> za předchozích 5 kalendářních let (...) V kap. 6.2 (Tab. 11 - Tab. 40) je uveden přehled obcí, u kterých byly vypočteny celkové imisní příspěvky na úrovni vyšší, než je hodnota imisního limitu a současně byl u zástavby vypočten v návrhové variantě nárůst imisního zatížení o více než 1 % imisního limitu pro průměrné roční koncentrace dané znečišťující látky oproti hodnotám v nulové variantě výhledového roku 2035 (...) Jedná se tedy o obce, pro které platí, že realizace dané varianty je v dané obci možná pouze po podrobném zhodnocení stávajícího imisního zatížení imisních příspěvků záměru a případném návrhu kompenzačních opatření“ (str. 63 RS). Zákon tedy k posouzení případného překročení imisních limitů požaduje použití údajů modelovaných ČHMÚ, zatímco v RS byl použitý výpočet celkových imisních příspěvků. Navíc zmíněné tabulky v RS nezohledňují první ze situace jmenované zákonem, tj. vliv hodnocených silničních komunikací na překročení některého z imisních limitů tam, kde ještě překročen není. Na str. 64 RS uvedená kompenzační opatření pro stacionární zdroje znečištění jsou zajisté užitečná, nicméně nemají nic společného s cílem ÚS (viz bod II.2).

Nutnost kompenzačních opatření je vyhodnocena nesprávným způsobem.

- 8) Kapitola 2.1 RS správně uvádí některé limity rozptylových studií, avšak další významná omezení a nejistoty zde diskutovány nejsou:
- „Při modelování dopravy [nebyly] vloženy do výpočtů omezující faktory, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídelní aglomerace či v jejich blízkosti“ (str. 4 abstraktu 2. etapy ÚS). Není uvedeno, jaký mohlo mít toto zjednodušení vliv na vyhodnocení emisí z dopravy.
  - Na str. 9-11 RS je obecným způsobem vysvětlena role inverzí při imisním zatížení ovzduší. Metodika použitého modelu SYMOS'97 ([https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zpracovani\\_rozptylovych\\_studii\\_metodika/\\$FILE/000-Metodicka\\_priruckaSYMOS97unor2014-20140320.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zpracovani_rozptylovych_studii_metodika/$FILE/000-Metodicka_priruckaSYMOS97unor2014-20140320.pdf)) ovšem na str. 2 uvádí, že „základních rovnic modelu nelze použít pro výpočet znečištění pod inverzní vrstvou a při bezvětrí.“ V RS chybí diskuse, jak se toto omezení modelu SYMOS'97 konkrétně projeví na jeho výsledcích pro období nepříznivých rozptylových podmínek.
  - Na str. 65 RS se píše, že „rozdíl vypočtených imisních koncentrací v návrhové a nulové variantě byl zpracován (...) pro jednotlivé budovy nacházející se uvnitř vymezeného území.“ Dle výše zmíněné Metodiky modelu SYMOS'97 (str. 2) však metodika „není použitelná pro výpočet (...) uvnitř městské zástavby pod úrovní střech budov (např. na křižovatkách nebo v kaňonech ulic).“ Chybí diskuse, jakou výpovědní hodnotu tedy výsledky RS mají pro jednotlivé budovy, zejména v oblastech městské zástavby.

- Není uvedena nejistota modelovaných imisních hodnot, která se může pohybovat v rozsahu 30 % až 60 % (str. 30 Příručky ochrany kvality ovzduší, [https://www.mzp.cz/cz/prirucka\\_ochrany\\_kvality\\_ovzduisi](https://www.mzp.cz/cz/prirucka_ochrany_kvality_ovzduisi))
- Na str. 27 RS se uvádí, že imisní charakteristika území „dále také slouží pro kalibraci výpočtového modelu.“ Výsledky této kalibrace však v RS uvedené nejsou.

Absence seriózního posouzení některých omezení použitého modelu a existujících nejistot výsledků může vést ke chybné interpretaci výsledků RS.

9) V RS a jejích přílohách se vyskytují chyby:

- Na str. 6 v tabulce 1 (přehled obcí v řešeném území) se u ORP Kuřim a Rosice vyskytuje identický seznam obcí
  - V příloze č. 1 RS na str. 3 v tabulce 1 (přehled zastoupení navrhnutých hlavních variantních prvků v jednotlivých variantách) chybí uvedení varianty S9.4
  - Na str. 31 RS se uvádí, že „*mapy vypočtených imisních příspěvků jednotlivých znečišťujících látek jsou uvedeny v grafické části přílohy č. 5*“, ačkoli jsou tyto mapy součástí grafické části přílohy č. 6.
  - Tabulka č. 11 na str. 39 RS má uvádět obce s vypočtenými průměrnými ročními koncentracemi PM<sub>2,5</sub> vyššími než imisní limit a s nárůstem imisního zatížení o více než 1 % imisního limitu oproti variantě 00-35. Tato tabulka uvádí průměrné koncentrace PM<sub>2,5</sub> v rozmezí 15,7 až 18,4 µg/m<sup>3</sup>, avšak imisní limit má výši 20 µg/m<sup>3</sup> (od roku 2020). Stejná chyba se vyskytuje i v analogických tabulkách č. 12-40 (pro PM<sub>2,5</sub> a benzo(a)pyren).
  - Na str. 38 RS se píše: „*průměrné roční koncentrace PM<sub>2,5</sub> byly v návrhové variantě D1 vypočteny na úrovni 14,9-30,0 µg/m<sup>3</sup>*.“ V příloze č. 5 je „*v tabelární formě (...) pro každou obec a variantu uveden přehled minimálních, maximálních a průměrných vypočtených celkových imisních příspěvků na území dané obce*“ (str. 2 přílohy č. 5 RS). V této tabulce přílohy č. 5 RS se průměrné roční koncentrace PM<sub>2,5</sub> pro návrhovou variantu vyskytují v rozmezí 15,3-18,8 µg/m<sup>3</sup>. Na str. 38 RS jako průměrný označený rozsah koncentrací 14,9-30,0 µg/m<sup>3</sup> je v tabulce přílohy č. 5 RS rozsahem minimálních a maximálních hodnot. Tato chyba se vyskytuje i v analogických pasážích kap. 6.2 RS popisujících výsledky rozptylového modelování pro ostatní znečišťující látky a výpočetní varianty.
- Výskyt chyb (zejména u prezentace výsledků) zavdává důvod k pochybám o pečlivosti zpracování RS.

### III. Závěr

Koncept RS je zavádějící a neodpovídá cílům ÚS. Popis zpracování emisí pro mobilní zdroje v rozptylové studii je nejasný a tato v několika ohledech nerespektuje příslušný metodický pokyn MŽP pro zpracování rozptylových studií. To vše vede ke snížené transparentnosti studie. Zpracování výsledků a vyvození závěrů je provedeno nepřesvědčivým a zavádějícím způsobem. Konečně lze také vytknout absenci diskuse některých významných omezení použitého rozptylového modelu, a naopak přítomnost chyb v rozptylové studii. Celkově lze rozptylovou studii také označit za výrazně zatíženou tzv. syndromem HUMÍ (hodně údajů málo informací).

Z důvodu všech těchto zásadních nedostatků nelze rozptylovou studii použít jako podklad pro územní studii a potažmo aktualizaci ZÚR JMK.