

Reakce na oponentní materiál

**„Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční
a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“
zpracovaný [REDACTED] s datem 20. 9. 2019.**



odborný zpracovatel:

Mgr. Jakub Bucek

držitel autorizace ke zpracování
rozptylových studií

číslo autorizace 4365/820/09KS

Bucek s.r.o.



garant projektu:

doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D.

autorizovaný architekt

číslo autorizace ČKA: 02 672

knesl kynčl architekti s.r.o.

V Brně dne 6. 2. 2020

Obsahem tohoto textu je reakce na oponentní materiál „Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (dále také „Kritické zhodnocení RS“) zpracovaný [REDAKCE], s datem 20. 9. 2019.

I. OBECNĚ

Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (dále také ÚS JMK) byla zpracovaná jako jeden z podkladů pro Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také A1 ZÚR). Jedním z jejích hlavních cílů bylo porovnat varianty nadřazené dálniční a silniční síť mezi sebou, a to mimo jiné se zohledněním vlivů na obyvatele území. Součástí ÚS JMK byla i rozptylová studie hodnotící imisní zátěž v řešeném území (dále také RS).

Jihomoravský kraj věnuje všem připomínkám velkou pozornost, vnímá velkou důležitost kvality ovzduší pro občany kraje i jejich zdraví a současně všeobecně vnímanou potřebu trvalého průběžného zlepšování kvality ovzduší.

ÚS JMK, vč. RS, byla mnohokrát prezentována dotčeným obcím, městským částem i veřejnosti a dotčeným orgánům veřejné správy. Krajský úřad, jako zadavatel ÚS JMK, obdržel následně ze strany veřejnosti několik vyjádření týkajících se obsahu a způsobu zpracování ÚS JMK a jejich částí. Každé takové vyjádření bylo zpracovatelským odborným týmem ÚS JMK pečlivě prostudováno a na jednotlivé připomínky bylo reagováno samostatně. Připomínky a vyjádření týkající se části kvality ovzduší a rozptylové studie lze obecně shrnout do několika okruhů. Za nejzávažnější připomínky považujeme připomínky týkající se následujících oblastí:

- a) *nesoulad s metodickým pokynem MŽP,*
- b) *způsob zpracování emisních bilancí a výpočtu emisí z dopravy,*
- c) *koncepte RS (zejména zahrnutí vyhodnocení celkového imisního zatížení území a způsob prezentace výstupů),*
- d) *způsob závěrečného porovnání variant mezi sebou a závěr RS,*
- e) *kompensační opatření.*

Každá připomínka (i zde neuvedená) byla vyhodnocena samostatně a bylo na ní reagováno odpovídajícím způsobem. Tento text není úplným textem vypořádání připomínek k rozptylové studii ÚS JMK, je pouze jeho zkráceným shrnutím. K připomínkám výše uvedených oblastí lze souhrnně sdělit následující:

- a) *nesoulad s metodickým pokynem MŽP*

Rozptylové studii je vytýkáno, že při jejím zpracování nebyl zohledněn „Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší“, (dále jen „metodický pokyn“) vydaný Ministerstvem životního prostředí ČR (dále také „MŽP“).

Namítaná RS byla zpracována osobou, která je držitelem platné autorizace podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění p. p. (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“) a při jejím zpracování byl v maximální možné míře uvedený metodický pokyn zohledněn. (Pozn. [REDAKCE] autorka dokumentu „Kritické zhodnocení rozptylové studie zpracované pro územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“, není držitelkou autorizace pro zpracování rozptylových studií podle zákona o ochraně ovzduší a lze tak

uvést, že k odbornému posouzení předmětné rozptylové studie není dostatečně profesně kvalifikována).

Územní studie je koncepčním materiálem, tedy nikoli dokumentací jakéhokoli konkrétního stavebního záměru v podrobnosti pro územní řízení. Z důvodu absence jakýchkoli metodických doporučení pro jiné druhy správních řízení (např. EIA aj.) a také pro účely územního plánování, není tento metodický pokyn ke zpracování rozptylové studie pro ÚS JMK závazný.

Metodický pokyn pro vypracování rozptylových studií slouží primárně pro účely vydávání závazného stanoviska k umístění stavby pozemní komunikace podle § 11 odst. 1 písm. b) zákona o ochraně ovzduší či závazného stanoviska k umístění stacionárního zdroje uvedeného v příloze č. 2 zákona o ochraně ovzduší, případně k řízení o změně povolení provozu tohoto zdroje v souladu s § 13 odst. 1 zákona o ochraně ovzduší. V případě zpracování rozptylové studie pro jiná řízení či záměry, než je uvedeno výše, je doporučeno se metodickým pokynem řídit, avšak je třeba zohlednit specifika, která mohou tyto záměry a řízení mít (např. podrobnost, měřítko, vstupní data apod.). V úvodu RS je uvedeno, že metodický pokyn zpracovatelé aplikovali v těch částech, kde bylo jeho použití možné a odpovědné.

Z logiky věci je zřejmé, že RS je zpracována pro potřeby ÚS JMK, která slouží k ověření možnosti a podmínek změn v území a následně slouží jako podklad k pořizování Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje JMK. Ve fázi územní studie nemohou být známy všechny potřebné podklady předpokládané metodickým pokynem pro povolování stavby v podrobnosti a detailu, kterou tento metodický pokyn požaduje. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v rámci A1 ZÚR se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší. Na rozdíl od rozhodnutí o umístění konkrétní stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší. Posuzování imisních limitů znečištění ovzduší stanovených v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Právě v této fázi je příslušný stavební úřad ve spolupráci s dotčenými orgány povinen vzít v potaz limity využití území, mezi něž patří i imisní limity znečištění ovzduší a nepřipustit umístění takové stavby, která by způsobila překročení těchto limitů v daném území. Územní řízení lze tedy označit za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi přesně prostřednictvím závazných imisních limitů projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle něž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.

I podle judikatury NSS není alibistické odkazovat na další fáze územního plánování či na územní řízení a tím zlehčovat význam a reálný dopad zásad územního rozvoje. Je však nutno odpovědně rozlišovat mezi zásadami územního rozvoje jako koncepcí a územním řízením jako realizací konkrétního projektu, neboť každá z těchto fází má odlišné nástroje regulace a samozřejmě také zcela odlišnou míru podrobnosti. Role zásad územního rozvoje coby koncepce, vyžaduje celostní pohled na věc a dané území. V průběhu pořizování zásad musí být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího imisního zatížení území). Při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší v dané oblasti.

Připomínky týkající se nedodržení metodického pokynu (např. absence výpočtu imisních příspěvků ve fázi výstavby a rekultivace záměru, návrhu konkrétních kompenzačních opatření aj.) jsou proto neoprávněné. Žádná závazně stanovená speciální metodika pro zpracování rozptylových studií využívaných pro potřeby zpracování zásad územního rozvoje a územních studií v České republice zpracována doposud nebyla.

b) způsob zpracování emisních bilancí a výpočtu emisí z dopravy

RS je vytýkán způsob zpracování emisních bilancí a výpočtu emisí z dopravy. Do výpočtu rozptylové studie byly zahrnuty všechny dostupné relevantní údaje o zdrojích znečišťování ovzduší s uvažovaným významným vlivem na kvalitu ovzduší. Pro účely sestavení emisních bilancí (a následně výpočet imisních příspěvků) byla použita nejnovější data o ovzduší dostupná v době zpracování ÚS JMK. Jedná se zejména o emisní bilance Českého hydrometeorologického ústavu, který je MŽP pověřený vedením registru emisí a stacionárních zdrojů podle platného zákona o ochraně ovzduší. Pro výpočet emisí znečištění z automobilové dopravy byl použit program MEFA 13, což je postup v souladu s metodickým pokynem. V souladu s metodickým pokynem byla do výpočtu RS zahrnut i resuspenze prachu usazeného na vozovce, která činí naprostou většinu celkových emisí prašných částic z dopravy. Pro potřeby výpočtu byly údaje o intenzitách dopravy na jednotlivých stávajících i navrhovaných komunikacích převzaty z dopravního modelu zpracovaného pro potřeby ÚS JMK a dále s nimi bylo pracováno tak, jak to vyžaduje emisní model MEFA 13 a použitá metodika pro modelování rozptylu znečišťujících látek SYMOS'97. V této části se tedy zpracovatelé RS neodchýlili od metodického pokynu pro zpracování rozptylových studií a uvedená připomínka je tedy irelevantní.

c) koncepce RS (zejména zahrnutí vyhodnocení celkového imisního zatížení území a způsob prezentace výstupů)

RS je vytýkána koncepce, a to zejména zahrnutí vyhodnocení celkového imisního zatížení území a způsob prezentace výstupů. Územní studie musí i podle judikatury NSS obsahovat hodnocení stávajícího stavu dotčeného území i předpokládaného celkového stavu po případné realizaci navrhovaných změn ve využití území, protože se v případě ochrany ovzduší jedná o zcela neopomenutelnou část hodnocení a stejně tak i dlouhodobě předmět řady sporů právě na úseku územního plánování a ochrany ovzduší. Hodnocení celkového imisního zatížení má několik přínosů, např. možnost určení podílů skupin zdrojů na imisním zatížení a možnost dopočtu odvozených imisních charakteristik. Tento přístup je ve stejné podobě použit i ČHMÚ v rámci přípravy aktualizace programů zlepšování kvality ovzduší, kde se také prokazuje, že ani v případě stanic imisního monitoringu umístěných u významných silnic (VMO, Úvoz, Zvonařka, Svatoplukova) není silniční doprava zásadním viníkem zjištěného znečištění ovzduší.

Ve výhledovém období bylo odpovědně uvažováno se zachováním stávajícího objemu emisí z vyjmenovaných zdrojů znečišťování ovzduší, byť je dovoditelné, že v důsledku modernizace zdrojů znečišťování a aplikace opatření uvedených v zákonu o ochraně ovzduší (programy zlepšování kvality, národní program snižování emisí aj.) dochází k setrvalému poklesu množství emisí vyprodukovaných na národní i krajské úrovni a stejně tak ke zlepšování kvality ovzduší jako celku. Zpracovatelé RS se tak v rámci zvoleného přístupu pohybují na bezpečné straně možné nejistoty.

RS byla zpracovaná pro rozsáhlé území a ve značné podrobnosti, proto obsahuje také velké množství výstupů. Vyhodnocení výstupů modelování imisního zatížení v řešeném území bylo provedeno několika způsoby, které lze rozdělit do 3 základních kategorií – hodnocení imisních příspěvků zdrojů znečišťování ovzduší v celém řešeném území, pro území jednotlivých obcí a hodnocení podílů skupin zdrojů znečišťování ovzduší na imisním zatížení. Při zpracování rozptylové studie bylo strukturování a zařazení výstupů RS provedeno tak, aby byla zjednodušená případná orientace ve výstupech. RS doplňují i grafické výstupy ve formě map (jak řešeného území jako celku, tak jednotlivých obcí), které zobrazují jak mapy celkového imisního zatížení v jednotlivých variantách, tak mapy rozdílů jednotlivých variant oproti variantě tzv. nulového stavu.

V rámci procesu pořizování jakýchkoliv zásad územního rozvoje je třeba posoudit vlivy záměrů na životní prostředí (včetně ovzduší) a závěry z posouzení zohlednit při tvorbě a aktualizaci zásad. Právě zásady územního rozvoje, příp. územní studie, jsou ideální platformou pro zvážení a zohlednění kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů, neboť v této fázi územního plánování je ještě dobře možné od kumulace záměrů upustit, pozměnit je nebo navrhnout vhodná kompenzační opatření.

Vyčíslení kumulativních vlivů znečištění ovzduší tedy musí být a je obsahem RS (zpracované jako součást ÚS JMK), a to s ohledem na předchozí rozsudky NSS, kde je vysloven jednoznačný požadavek na zohlednění vlivů všech zdrojů, které se mohou společně podílet na celkové úrovni imisní zátěže. Dle této judikatury je pro řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů v ovzduší třeba nejprve řádně zjistit skutkový stav (slovy zákona současný stav životního prostředí v řešeném území), vytipovat charakteristiky životního prostředí, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny, a vytipovat konkrétní lokality, v nichž by mohly kumulativní a synergické vlivy vznikat a působit. RS je s tímto požadavkem v souladu.

d) způsobu závěrečného porovnání variant mezi sebou a závěru RS

Jedním z cílů ÚS JMK bylo porovnat jednotlivé varianty mezi sebou z různých hledisek. Z pohledu imisní zátěže byl v RS pro každou posuzovanou variantu a každou hodnocenou znečišťující látku samostatně spočten rozdíl imisních příspěvků v dané variantě oproti nulové variantě výhledového roku 2035. Pro každou znečišťující látku byl dále samostatně stanoven počet obyvatel v oblastech, kde dojde k nárůstu, poklesu nebo významnému poklesu (nad 1 % imisního limitu) imisního zatížení. Suma obyvatel, u kterých dojde k uvedené změně imisního zatížení v aktivní variantě oproti variantě nulové u kterékoliv znečišťující látky s dobou průměrování jeden kalendářní rok, byla kritériem pro rozdělení variant do výsledných kategorií za oblast ovzduší. Tato suma obyvatel je součtem, který uvádí celkovou sumu obyvatel s uvedenou změnou imisního zatížení pro všechny znečišťující látky v ovzduší. Tento postup byl zvolen zejména z toho důvodu, že změny imisního zatížení pro jednotlivé znečišťující látky nemají přímou závislost z důvodu jejich rozdílných fyzikálně chemických vlastností. Na základě uvedené sumy obyvatel byly posuzované varianty z pohledu ovzduší rozdělené do 3 kategorií – doporučované, možné a nejméně efektivní. Z pohledu ovzduší nebyla žádná varianta označena jako nedoporučovaná.

Konstatování RS, že každá posuzovaná varianta povede k poklesu imisního zatížení z dopravy pro větší skupinu obyvatel, než u které naopak dojde ke zhoršení, je faktem potvrzovaným opakovaně v reálném provozu, kde faktor plynulosti dopravy má zcela zásadní vliv na pokles množství emisí zejména prachových částic. Současně také dobudováním uvažované silniční a dálniční sítě na zájmovém území dojde k přesunu dopravy na tyto nové komunikace a odlehčení stávající přetížené silniční sítě, kde právě výskyt dopravních kongescí a nevyhovující parametry mají zásadní vliv na množství emisí znečišťujících látek. RS tedy naplnila cíle a zadání.

e) Kompenzační opatření

V rámci RS je obecně nutno posoudit vlivy záměrů na kvalitu ovzduší a závěry z posouzení zohlednit při tvorbě zásad územního rozvoje. Z platné judikatury však nijak neplyne, že zásady územního rozvoje nemohou vymezovat záměry (koridory) v území, kde je riziko nadlimitního zatížení. NSS judikuje, že samotné vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší.

Územní studie je v zásadě i rozsahem koncepčním materiálem pro účely územního plánování a rozptylová studie pro ÚS JMK tedy nemohla mít za cíl konkrétní ucelený návrh podrobných kompenzačních opatření. Návrh konkrétních kompenzačních opatření pro danou konkrétní stavbu, tedy nikoli pouhý záměr (koridor), je účelné a fakticky odpovědně možné provádět až ve fázi jejího

projektování v podrobnosti minimálně územního rozhodnutí, kdy už jsou známy veškeré technické detaily navrhované stavby. Ve fázi územního plánování (územní studie) nejsou a ani nemohou být známy parametry stavby v takové podrobnosti, aby bylo možné sestavit odpovídající návrh kompenzačních opatření, který by splňoval podmínky stanovené platnou legislativou (zákon o ochraně ovzduší).

V kap. 6.2 rozptylové studie je uveden výčet obcí, kde je uvedeno riziko překročení imisního limitu a pro tato území platí, že realizace dané varianty je v tomto území možná pouze po podrobném zhodnocení stávajícího imisního zatížení v daném čase, imisních příspěvků záměru a případném návrhu kompenzačních opatření. Uvedené obce jsou tedy pouze předběžným orientačním výčtem obcí, kde lze predikovat určité riziko překročení imisních limitů, na kterém se významně podílí automobilová doprava. Vyhodnocení potřeby kompenzačních opatření a jejich případné konkrétní návrhy bude možné stanovit až ve fázi další projekční přípravy staveb.

Kompenzační opatření jsou pak v navazujících stupních řízení uplatňována podle ust. § 11 odst. 5 zákona o ochraně ovzduší. Mohou být investičního i provozního charakteru. Potřeba kompenzačních opatření je poté identifikována a současně je také modelována jejich účinnost v navazující rozptylové studii konkrétní stavby zpracované pro potřeby vydání závazného stanoviska podle ust. § 11 zákona o ochraně ovzduší.

Závěr

Účelem RS je vzájemné porovnání variant koridorů nadřazené dálniční a silniční sítě s využitím nejlepšího dostupného způsobu vyhodnocení. Připomínky k RS se urputně snaží vyvolat dojem řady chyb na straně vstupních údajů, vlastního modelu i interpretace výsledků a to tak, že na předmětnou studii kladou nároky a cíle, které nemá a ani nemohla mít. Zejména požadavek na důslednou aplikaci metodického pokynu, který jednak nelze na tento rozsah a způsob hodnocení využít a současně pro tento typ studií ani není určen, dokládá neznalost autorů připomínek. Nesprávné pochopení rozdílu mezi rozptylovou studií pro účely územního plánování a rozptylových studií pro jednotlivé stavby se prolíná celým textem připomínek. Metodika posuzované rozptylové studie z důvodu absence jakékoli metodiky pro studie tohoto rozsahu a účelu vychází z odborné diskuze a ve svém výsledku je zcela dostatečná pro cíl územní studie, tedy vzájemné porovnání jednotlivých variant a jako podklad pro aktualizaci zásad územního rozvoje.

II. KONKRÉTNĚ K JEDNOTLIVÝM PŘIPOMÍNKÁM

Úvod

Předmětná rozptylová studie (dále také RS) byla zpracovaná pro Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (dále také ÚS JMK), která byla jedním z podkladů pro Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také A1 ZÚR). ÚS JMK je koncepčním materiálem, nikoliv dokumentací konkrétního záměru v podrobnosti pro územní řízení. Proto na ni nelze aplikovat hodnocení odpovídající požadavkům na dokumentaci pro územní řízení či dokumentaci EIA. Rozptylová studie zpracovaná jako součást ÚS JMK odpovídá svým obsahem, členěním a podrobností účelu, pro který byla vytvořena. Každá konkrétní stavba umístovaná do koridorů vymezených v A1 ZÚR bude následně posuzována v navazujících procesech, jako jsou EIA, územní řízení a stavební povolení. Pro tato řízení budou dokumentace, vč. případné rozptylové studie, zpracovány v podrobnosti odpovídající danému stupni řízení.

Příprava (nejen) dopravních staveb je v prostředí České republiky rozdělena do několika fází. V každé z těchto fází se postupně zpřesňují informace o plánované stavbě a tím i územně plánovací a projektová dokumentace staveb. Vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí by mělo být v každé fázi prováděné s podrobností odpovídající dané fázi územního plánování nebo projektování staveb. Ve fázi územního plánování nejsou známy technické údaje o stavbě, které jsou definovány až ve fázi EIA a DÚR. Ve fázi stavebního povolení, případně v realizační dokumentaci mohou být pak tyto informace ještě dále zpřesňovány. Rovněž rozptylová studie zpracovaná jako součást ÚS JMK, která předchází tvorbě A1 ZÚR, vychází z podkladů a celkové koncepce ÚS JMK, a proto nedosahuje podrobnosti, kterou dosahují rozptylové studie zpracované pro typy řízení vyjmenované v § 11 odst. 9 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále také jen „zákon“).

Podle § 11 odst. 9 zákona je k řízení o vydání závazného stanoviska podle § 11 odstavce 1 písm. b) a odstavce 2 písm. b) zákona a k řízení o změně povolení provozu, při kterém dochází k navýšení projektovaného výkonu nebo kapacity anebo ke zvýšení emisí, u stacionárního zdroje označeného ve sloupci A v příloze č. 2 zákona předkládána rozptylová studie. Pro rozptylové studie zpracováváné pro tato vyjmenovaná řízení je určen metodický pokyn životního prostředí ČR (Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, dále v textu uváděný jenom jako „Metodický pokyn“). Pro rozptylové studie zpracováváné pro jiné druhy správních řízení a v průběhu jiných stupňů projektování záměrů není tento Metodický pokyn závazný. Je však zvykem, že i autoři rozptylových studií zpracovaných pro jiné druhy správního řízení a za jiných účelem, než jsou výše uvedená řízení, se snaží dodržet strukturu a doporučení Metodického pokynu do té míry, nakolik jim to daná fáze přípravy záměru dovoluje.

ÚS JMK byla zpracovaná jako podklad pro aktualizaci Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Z výše uvedeného je zřejmé, že pro rozptylovou studii zpracovanou pro ÚS JMK, není Metodický pokyn závazný. Již v úvodu rozptylové studie pro ÚS JMK je také uvedeno, že: „Rozptylová studie vychází z platné legislativy a doporučení Ministerstva životního prostředí ČR v místech, kde lze tuto metodiku pro tento typ studií použít.“ Připomínky „Kritického zhodnocení RS“ ohledně nedodržení Metodického pokynu pro zpracování rozptylových studií proto považujeme za neopodstatněné.

Reakce k jednotlivým bodům dokumentu „kritické zhodnocení RS“

Pozn.: Reakce je zpracovaná ve struktuře textu „Kritické zhodnocení RS“. Za číslem bodu připomínky je vždy vložen podtržený text ze závěru každé připomínky (každého bodu), přiložená reakce se však odkazuje na celý text připomínky.

Bod II.1

Závěrečná připomínka: „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 nekonceptní a zavádějící, neboť odvádí pozornost čtenáře od vlastního problému.“

Dokument „Kritické zhodnocení RS“ vyčítá RS zahrnutí celkového imisního zatížení řešeného území do celkového hodnocení ÚS JMK. Obecně mají územní studie dle našeho názoru obsahovat hodnocení stávajícího stavu dotčeného území i předpokládaného (celkového) stavu po případné realizaci navrhovaných změn ve využití území. Hodnocení celkového imisního zatížení má několik přínosů, např. možnost určení podílů skupin zdrojů na imisním zatížení a možnost dopočtu odvozených imisních charakteristik. Proto byl tento postup použit i pro ÚS JMK. Součástí RS pro ÚS

JMK je proto jak hodnocení rozdílů jednotlivých variant oproti variantě tzv. nulového stavu, tak hodnocení celkového imisního zatížení v jednotlivých variantách.

Výpočet celkového imisního zatížení umožnil např. kromě výpočtu „výšky“ imisního příspěvku automobilové dopravy určit i její podíl na celkovém imisním zatížení. To je podle našeho názoru údaj s významnou vypovídací schopností, a to zejména ve fázi územního plánování. Například pokud se v nějaké části území celkové imisní zatížení blíží hodnotě imisního limitu, nebo ji již překračuje, a automobilová doprava tvoří významný podíl na celkovém imisním zatížení, mělo by být jedním z cílů územního plánování hledání řešení problémů spojených s automobilovou dopravou v tomto území. Pokud v území, kde se celkové imisní zatížení blíží imisnímu limitu, nebo je tato hodnota zde již překročena a automobilová doprava tvoří minoritní podíl na imisním zatížení, odvedení automobilové dopravy z této oblasti zde problém se znečištěným ovzduším zásadně neřeší a je nutné hledat opatření v jiných oblastech. Výpočet celkového imisního zatížení umožnil také dopočet dalších charakteristik, které vypovídají o imisním zatížení území. Jedná se např. o četnost překročení imisního limitu $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pro průměrné denní koncentrace PM_{10} , kterou je možné dopočíst z průměrných ročních koncentrací PM_{10} . Tento vztah není definován lineární závislostí, výpočet četnosti překročení pouze z imisních příspěvků automobilové dopravy by tak byl zavádějící.

Rozptylová studie pro ÚS JMK měla za cíl svým obsahem a členěním poskytnout odborné veřejnosti a dotčeným orgánům všechny informace, které mohou být při aktualizaci Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a případně pro navazující tvorbu územních plánů užitečné.

K dalším dílčím připomínkám uvedeným v bodě II.1 lze pak uvést následující:

Do výpočtu rozptylové studie byly zahrnuty všechny dostupné relevantní údaje o zdrojích znečišťování ovzduší s předpokládaným významným vlivem na kvalitu ovzduší. Pro účely sestavení emisních bilancí (a následně výpočet imisních příspěvků) byla použita nejnovější data dostupná v době zpracování RS. Pro vyjmenované stacionární zdroje a nevyjmenované plošně sledované stacionární zdroje (lokální topeniště) byly použity emisní bilance ČHMÚ. Tyto emisní bilance ČHMÚ zpracovává na základě dostupných údajů za uplynulé období (v tomto případě se jednalo o data za rok 2016, tj. nejnovější data v době zpracování RS). Provoz stacionárních zdrojů a tím i výše jejich emisí je ovlivněna kromě environmentálních i jinými faktory (např. ekonomické ukazatele výroby, poptávka na trhu aj.), které není možné v RS predikovat. Z toho důvodu bylo pro výpočet rozptylové studie pro výhledové období uvažováno se zachováním stávajícího objemu emisí z vyjmenovaných zdrojů. Obnova zastaralých technologií za emisně méně náročné, nebo instalace dočišťovacích zařízení v stávajících výrobních technologiích rovněž nebyla uvažována.

Emisní bilance pro nevyjmenované plošně sledované zdroje (lokální vytápění) vede ČHMÚ ve svých databázích v relativně podrobném územním členění. Kromě emisních bilancí stávajícího stavu provádí ČHMÚ pro emise z lokálních topenišť i predikci vývoje emisí z lokálních topenišť. Tyto emisní bilance nám ČHMÚ pro potřeby modelování v rozptylové studii ÚS JMK poskytlo na úrovni obcí, resp. ZÚJ.

Bod II.2

Závěrečná připomínka: „Popis zpracování emisí z mobilních zdrojů vykazuje významné nedostatky a nejasnosti, které nevylučují možnost podcenění emisí.“

“Kritické zhodnocení RS“ vyčítá RS neadekvátní způsob zpracování emisí z mobilních zdrojů a z toho vyplývající možnost jejich podcenění. Pro výpočet emisí z automobilové dopravy byl použit program MEFA 13, což je i postup doporučovaný MŽP. Pro potřeby výpočtu rozptylové studie byly údaje o intenzitách dopravy na jednotlivých stávajících a navrhovaných komunikacích převzaty

z poskytnutého dopravního modelu a dále s nimi bylo pracováno tak, jak to vyžaduje emisní model MEFA 13 a metodika SYMOS'97.

Program MEFA 13 umožňuje při výpočtu rozlišovat osobní automobily, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla a autobusy. Poskytnutý dopravní model však nevymezoval samostatně kategorii lehkých nákladních vozidel a autobusů (kategorie lehkých nákladních vozidel byla v dopravním modelu zahrnuta do kategorie osobních automobilů, kategorie autobusů do těžkých nákladních vozidel). Obsah a podrobnost výstupů dopravního modelu neurčuje zpracovatel rozptylové studie. Skutečnost, že model MEFA 13 umožňuje počítat emise i pro jiné kategorie vozidel než byly kategorie vozidel použité v dopravním modelu ještě neznamena, že dopravní model není adekvátní pro potřeby ÚS JMK. Pro výpočet maximálních krátkodobých koncentrací byly použity přepočtené maximální 1hodinové intenzity dopravy podle metodiky SYMOS'97 (aktualizace únor 2014, Tab. 2.4).

K dalším dílčím připomínkám uvedeným v bodě II.2 lze pak uvést následující:

Pro údaje o plynulosti dopravy na silničních a dálničních komunikacích Jihomoravského kraje neexistuje v této době žádná databáze, ze které by mohli zpracovatelé rozptylových studií čerpat. Určení plynulosti dopravy na jednotlivých komunikacích použitých pro potřeby výpočtu emisí programem MEFA 13 bylo provedeno dle podrobných znalostí zpracovatelů rozptylové studie o řešeném území. Oblasti s častým vznikem kongescí byly zohledněny při určování plynulosti dopravy na jednotlivých komunikacích. V této souvislosti je však potřebné uvést, že vznik kongescí je často jevem nepravidelným, vázaným pouze na některé hodiny v průběhu dne, případně pouze na některé dny v týdnu. Plynulost dopravy v průběhu dne, příp. týdne tak může být značně proměnlivá. Pro hodnocení průměrných charakteristik je potřebné mít tento fakt na zřeteli. Při určení plynulosti dopravy na komunikacích nelze predikovat náhodné a nepravidelné kongesce vznikající např. v důsledku nehod nebo krátkodobých stavebních prací.

Tunely navržené u variantních prvků dopravní infrastruktury ÚS JMK nejsou v současné době v takové fázi projektové přípravy, aby bylo známo jejich přesné technické řešení. Pro výpočet rozptylové studie proto bylo uvažováno pouze s přirozeným provětráváním tunelů bez nucené ventilace. Emise z úseku komunikace v tunelu nebyly uvažované po celé délce tunelového úseku, ale byly rozpočteny a do modelu zadávány v místech portálů tunelů. Případné jiné způsoby odvětrávání mohou být z pohledu rozptylu exhalací v některém z konkrétních případů příznivější. Opět ale platí, že do rozptylové studie zpracované ve fázi územního plánování nelze zahrnout veškeré zdroje v jejich úplné podrobnosti.

Bod II.3

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

Lokality větrných růžic byly určeny ve spolupráci s ČHMÚ. Při výběru lokalit se bere ohled na terénní charakteristiky území, na sídelní strukturu a hustotu zalidnění, na rozmístění stanic s měřením meteorologických a klimatických charakteristik a údajů dostupných z těchto měření, a taky na výpočetní náročnost a rozlohu řešeného území. Se zohledněním všech výše uvedených skutečností bylo ve spolupráci s ČHMÚ stanoveno 19 reprezentativních větrných růžic, které byly použity pro výpočet rozptylové studie. Souřadnice těchto větrných růžic jsou součástí přílohy č. 2 RS.

Bod II.4

Závěrečná připomínka: „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.“

Dokument „Kritické zhodnocení RS“ se odkazuje na „Metodický pokyn MŽP, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování RS podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší“. Tento Metodický pokyn není závazný pro předmětnou rozptylovou studii zpracovanou jako součást ÚS JMK.

Metodický pokyn slouží ke zpracování rozptylových studií pro řízení uvedená v ust. § 11 odst. 9 zákona (řízení o vydání závazného stanoviska podle § 11 odstavce 1 písm. b) a odstavce 2 písm. b) zákona a k řízení o změně povolení provozu, při kterém dochází k navýšení projektovaného výkonu nebo kapacity anebo ke zvýšení emisí, u stacionárního zdroje označeného ve sloupci A v příloze č. 2 zákona). Pro rozptylové studie zpracováváné pro jiné druhy správních řízení a v průběhu jiných stupňů projektování záměrů není tento Metodický pokyn závazný. Je však zvykem, že i autoři rozptylových studií zpracovaných pro jiné druhy správního řízení a za jiným účelem, než jsou výše uvedená řízení se snaží dodržet strukturu a doporučení metodického pokynu do té míry, nakolik jim to daná fáze přípravy záměru dovoluje. Zpracovaná rozptylová studie ÚS JMK vychází z Metodického pokynu v místech, kde jej lze pro tento typ studií použít.

Rozptylová studie byla zpracovaná pro ÚS JMK, která je jedním z podkladů pro aktualizaci Zásad územního rozvoje JMK. Jedná se tedy o fázi územního plánování, která předchází samotnému projektování záměru. V této fázi se řeší způsob využití území a určují se zásady jeho uspořádání, a to z dlouhodobého hlediska. Krátkodobé vlivy v době výstavby záměrů umísťovaných do koridorů definovaných v zásadách územního rozvoje nemohou být limitující pro hledání formy dlouhodobého využití území.

Každá z variant posuzovaných v ÚS JMK se skládá z několika samostatných záměrů a lze předpokládat, že jejich projektová příprava a výstavba nebude probíhat souběžně. Ve fázi územního plánování (územní studie) nejsou známy údaje o organizaci výstavby jednotlivých záměrů, které by mohly být podkladem pro výpočet imisních příspěvků ve fázi výstavby. Hodnocení vlivu výstavby na (nejen imisní) zátěž obyvatelstva je účelné provádět až v dalších fázích projektové přípravy.

K dalším dílčím připomínkám uvedeným v bodě II.4 lze pak uvést následující:

Reakce k dílčím připomínkám uvedeným v bodě II.4 týkajícím se intenzit dopravy je uvedena u bodu II.2. Výška všech referenčních bodů byla při výpočtu imisních charakteristik uvažovaná 1,5 m nad terénem (respirační výška). Ostatní dílčí připomínky týkající se absence údajů požadovaných Metodickým pokynem považujeme s ohledem na výše uvedené zdůvodnění za neadekvátní (Metodický pokyn je určen pro jiný typ dokumentů).

Bod II.5

Závěrečná připomínka: „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 NO₂.“

Rozptylová studie byla zpracovaná pro rozsáhlé území a ve značné podrobnosti. Obsahuje proto velké množství výstupů. Při zpracování rozptylové studie bylo strukturování a zatřídění výstupů rozptylové studie provedeno tak, aby byla zjednodušená případná orientace ve výstupech.

Hodnocení imisních příspěvků bylo provedeno pro řešené území jako celek a pro jednotlivé obce. Krátkodobé imisní koncentrace NO₂ byly hodnoceny pouze na úrovni celého řešeného území. Celkové maximální hodinové koncentrace NO₂ jsou ve formě map pro celé území uvedeny v příloze č. 6 RS. Mapy rozdílu vypočtených imisních koncentrací v návrhových variantách oproti variantě nulové roku 2035 nebyly zpracovány pro krátkodobé koncentrace, tj. ani pro maximální hodinové koncentrace NO₂. Absolutní vypočtené krátkodobé koncentrace NO₂ ve všech variantách na úrovni celého řešeného území však jsou součástí RS.

Popis způsobu vyhodnocení výstupů modelování imisního zatížení v řešeném území je zkráceně uveden v kap 6.2 rozptylové studie, a dále blíže rozepsán v textové části („úvodu“) přílohy č. 5 rozptylové studie. Výstupy za řešené území jako celek jsou zařazeny v kap. 6 rozptylové studie, výstupy na úrovni obcí jsou zařazeny v příloze č. 5 rozptylové studie. Grafické výstupy ve formě map (jak řešeného území jako celku, tak jednotlivých obcí) jsou zařazeny do přílohy č. 6. Příloha č. 6 současně obsahuje textový dokument, kde je uveden přehled všech map zařazených do této přílohy.

Výstupy prezentované v grafické a tabelární části přílohy č. 5 uvádějí jak celkové imisní příspěvky na území jednotlivých obcí, tak podíly skupin zdrojů znečišťování ovzduší (doprava, vyjmenované stacionární zdroje, lokální topeniště aj.) na celkovém imisním zatížení. Jak je uvedeno již u reakce na připomínky bodu II.1, údaje o podílu skupin na imisním zatížení je údaj s významnou vypovídací schopností, a to zejména ve fázi územního plánování. Výpočet podílů skupin zdrojů byl proveden pro průměrné roční koncentrace, pro krátkodobé koncentrace není výpočet podílů skupin zdrojů účelné provádět. Výstupy přílohy č. 5 (podíly skupin zdrojů na úrovni obcí) proto neuvádějí krátkodobé koncentrace NO₂, pouze průměrné roční koncentrace NO₂.

Grafické a tabelární vyjádření krátkodobých koncentrací NO₂ není zpracováno na úrovni obcí. Výsledky pro krátkodobé (maximální hodinové) koncentrace NO₂ jsou ve formě map celkových imisních příspěvků pro celé území součástí přílohy č. 6. Tvzení "Kritického zhodnocení RS", že v RS absentují výpočty a prezentace výsledků pro krátkodobé koncentrace NO₂, je tedy nepravdivé.

Vazba mezi územím, kde bylo rozptylovou studií vypočteno překročení imisního limitu a současně nárůst imisních příspěvků v dané variantě je vyjádřena v kap. 6.2 RS („Vyhodnocení výstupů modelování imisního zatížení v řešeném území“). Součástí této kapitoly je 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.

Bod II.6

Závěrečná připomínka: „Závěrečné zhodnocení výsledků a vyvození stěžejních závěrů je provedeno zavádějícím a nepřesvědčivým způsobem.“

V textu dokumentu "Kritické zhodnocení RS" je uvedeno: „Není jasné, co má přepočten vypočtených imisních koncentrací ze všech typů zdrojů (tedy nejen ze silniční dopravy) na počet obyvatel definovaného území společného s cílem ÚS, 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.“

Jedním z cílů ÚS JMK bylo „zpracovat vyhodnocení vlivu na lidské zdraví ve vztahu k počtu obyvatel“ (ÚS JMK - kap. A Úvod). Vliv na lidské zdraví byl hodnocen samostatně v kap. D ÚS JMK, a jeho součástí jsou i údaje o expozici hodnocené populace příslušným úrovním průměrných ročních

koncentrací znečišťujících látek. Pro tyto účely byly využity celkové imisní příspěvky vypočtené v jednotlivých variantách. Pro hodnocení porovnávaných variant z pohledu imisního zatížení byl rovněž zvolen přístup přepočtu vypočtených imisních koncentrací v území na počet lidí v území trvale bydlících a dále srovnání počtu obyvatel, u kterých dojde k poklesu / nárůstu imisní zátěže.

Názor prezentovaný v „Kritickém zhodnocení RS“, že porovnání variant mělo být provedeno pouze na základě imisních příspěvků silniční dopravy je v tomto případě nerelevantní. Do výpočtu celkového imisního zatížení v jednotlivých variantách byly zahrnuty nejen příspěvky automobilové dopravy, ale i ostatních zdrojů znečišťování ovzduší s předpokládaným významným vlivem na kvalitu ovzduší. Tyto ostatní zdroje znečišťování ovzduší lze při hodnocení vlivu dopravy zjednodušeně označit jako „pozadí“. Imisní pozadí (tj. příspěvky zdrojů znečišťování ovzduší bez automobilové dopravy) bylo pro všechny varianty výhledového roku 2035 uvažováno na stejné úrovni. Rozdíl celkových imisních příspěvků vypočtených ve výhledovém roce 2035 v návrhových variantách oproti variantě nulové je tedy současně rozdílem imisních příspěvků z automobilové dopravy. Přínosy výpočtu a hodnocení celkového imisního zatížení jsou uvedeny u reakce k bodu II.1.

Rozdíl imisních příspěvků byl spočten pro každou variantu a každou hodnocenou znečišťující látku s dobou průměrování jeden kalendářní rok samostatně. Pro každou z těchto látek byl dále samostatně spočten počet obyvatel s nárůstem, poklesem nebo významným poklesem imisního zatížení v dané variantě oproti nulové variantě výhledového roku 2035. Suma obyvatel, u kterých dojde k uvedené změně imisního zatížení v aktivní variantě oproti variantě nulové u kterékoliv znečišťující látky s dobou průměrování jeden kalendářní rok, byla kritériem pro rozdělení variant do 3 kategorií (doporučované, možné a nejméně efektivní). Tento postup byl zvolen zejména z toho důvodu, že změny imisního zatížení pro jednotlivé látky nemají přímou závislost.

Bod II.7

Závěrečná připomínka: „Nutnost kompenzačních opatření je vyhodnocena nesprávným způsobem.“

ÚS JMK je koncepčním materiálem, nikoliv dokumentací konkrétního záměru v podrobnosti pro územní řízení. Návrh konkrétních kompenzačních opatření pro danou stavbu je účelné provádět ve fázi jejího projektování, kdy jsou známy veškeré technické parametry navrhované stavby. Ve fázi územního plánování (územní studie) nejsou známy parametry stavby v takové podrobnosti, aby bylo možné sestavit odpovídající návrh kompenzačních opatření, který by splňoval podmínky stanovené platnou legislativou (zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší). Rozptylová studie zpracovaná pro ÚS JMK proto nikdy neměla za cíl stanovit konkrétní návrh kompenzačních opatření.

Návrh kompenzačních opatření bývá součástí dokumentace k řízení o vydání závazného stanoviska podle § 11 odst. 1 písm. b) nebo odst. 2 písm. b) zákona č. 201/2012 Sb. Na rozptylovou studii zpracovanou pro ÚS JMK se tedy povinnost návrhu kompenzačních opatření nevztahuje.

ÚS JMK řešila variantní návrhy uspořádání dálniční a silniční sítě jako celku, ne jejich jednotlivých staveb. Nutnost kompenzačních opatření (a jejich případný návrh) bude podrobně hodnocena až ve fázi řízení o vydání závazného stanoviska k umístění stavby (zdroje) a to pro každou navrhovanou dopravní stavbu jednotlivě.

V RS jsou určeny pouze oblasti (obce), kterým se na základě vypočteného celkového imisního zatížení v dané variantě doporučuje z pohledu kompenzačních opatření v budoucnu věnovat zvýšená pozornost. Uvedený výčet obcí a příkladů nejčastějších kompenzačních opatření není (a v tomto stupni územního plánování ani nemůže být) úplný a závazný a v dalších fázích projektové přípravy

jednotlivých konkrétních staveb bude zpřesněn na základě aktuálních znalostí o území a projektované stavbě.

Bod II.8

Závěrečná připomínka: „Absence seriózního posouzení některých omezení použitého modelu a existujících nejistot výsledků může vést k chybné interpretaci výsledků RS.“

Koncepce celého výpočtového modelu RS byla provedena tak, aby výsledky byly konzervativním odhadem budoucí imisní situace. Ohledně nejistot modelu se pohybujeme na horní hranici přesnosti modelu. Tato nejistota je pro všechny varianty stejná, a protože cílem ÚS je porovnat varianty mezi sebou, nikoliv hodnotit jeden konkrétní záměr, jsou závěry RS relevantním podkladem pro výběr variant.

Modelové výpočty představují zjednodušený popis reálného stavu a dějů, a jsou tedy vždy pouze určitým přiblížením k realitě. Do výpočtu rozptylové studie vstupuje řada nejistot, které mohou ovlivnit výsledky výpočtu matematického modelu. Tyto nejistoty jsou v textu RS obecně popsány. Určitá míra nejistoty je vrozenou vlastností všech matematických modelů a nelze ji zcela eliminovat.

K dalším dílčím připomínkám uvedeným v bodě II.8 lze pak uvést následující:

Omezujícími faktory při tvorbě dopravního modelu byly myšleny umělé zásahy do modelu, např. zklidnění průjezdu obcí, umělé impedance, které by ovlivňovaly modelové výsledky. Dopravní model jako takový, pracuje s různými impedancemi úseků (rychlostmi), aby výpočtový algoritmus stanovil výběr tras tak, aby co nejvíce odpovídaly skutečnosti. Ve městě Brně jsou zadány i odpory na křižovatkách se SSZ, případně zdržení na větvích MÚK. Tyto impedance byly pro všechny modelové stavy automatické a stejné, aby neovlivňovaly celkový výsledek. Vložení omezujících faktorů do dopravního modelu by tedy mohlo uměle ovlivnit výsledek dopravního modelu, čímž by následně mohly být nepřímo uměle ovlivněny i emise z dopravy.

Pro výpočet rozptylové studie byla použita metodika SYMOS'97, což je jedna z referenčních metod pro modelování podle přílohy č. 6 vyhlášky č. 330/2012 Sb. (vyhláška o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích.) Základních rovnic metodiky SYMOS'97 opravdu nelze použít pro modelování pod inverzní vrstvou a při bezvětrí. Pro tyto výpočty však lze použít speciálně upravených postupů výpočtů znečištění ovzduší, které jsou příomou součástí metodiky SYMOS'97.

V textu „Kritického zhodnocení RS“ je dále uvedeno, že nejistota modelovaných imisních hodnot se může pohybovat v rozsahu 30 % až 60 %. Tento údaj však není aplikovatelný na každou rozptylovou studii a jakýkoliv druh imisního modelování. Uvedená nejistota modelování platí pro modelování za účelem zjištění úrovně znečištění (§ 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší). Podle § 5 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.: „Za účelem vyhodnocení úrovně znečištění ministerstvo (pozn. MŽP) zajišťuje posuzování úrovně znečištění a porovnání výsledné úrovně znečištění s imisními limity...“. Podmínky a způsob tohoto posuzování a vyhodnocení stanovilo MŽP vyhláškou č. 330/2012 Sb. Posuzování úrovně znečištění se podle této vyhlášky provádí měřením, výpočtem prostřednictvím modelu, nebo jejich kombinací. Cíle pro kvalitu údajů získaných posuzováním úrovně znečištění jsou pak uvedeny v příloze č. 1 k vyhlášce č. 330/2012 Sb. Nejistota pro modelování je zde uvedena v závislosti na modelované znečišťující látce a charakteristice (roční průměry, denní průměry aj.) v rozmezí do 30 % až do 60 %. Tyto nejistoty se nevztahují na jakékoliv modelování, ale pouze na modelování provedené za výše uvedeným účelem vyhodnocení úrovně znečištění. Součástí přílohy č. 1 vyhlášky č. 330/2012 Sb. je i způsob výpočtu nejistoty modelování: „U modelování se nejistota definuje jako maximální odchylka naměřených a vypočítaných úrovní koncentrace na 90 % jednotlivých měřicích

míst za příslušné období ve vztahu k imisnímu limitu, přičemž se nebere v úvahu časové rozvržení událostí. Stacionární měření, jež je třeba zvolit pro porovnání s výsledky modelování, musí být reprezentativní pro rozsah modelované situace.“ U imisního modelování pro výhledové scénáře budoucích let nelze odchylku naměřených a vypočtených úrovní koncentrací stanovit. Při zpracování RS byla provedena vnitřní kontrola („kalibrace“) vypočtených imisních koncentrací v tzv. nulové variantě výhledového roku 2020 s výsledky vyhodnocení (stávající) úrovně znečištění. Srovnání těchto hodnot však nelze označit za nejistotu modelování ve smyslu výše uvedené definice.

Bod II.9

Závěrečná připomínka: „Výskyt chyb (zejména u prezentace výsledků) zavdává důvod k pochybám o pečlivosti zpracování RS.“

Rozptylová studie zpracovaná pro ÚS JMK je včetně všech příloh rozsáhlý dokument, a i přes pečlivou kontrolu se zde drobné chyby a překlepy mohou objevovat. Uvedené příklady chyb (např. identický seznam obcí pro SO ORP Kuřim i SO ORP Rosice nebo překlep v číselném označení odkazu na jinou část dokumentace) jsou politováníhodným opomenutím, avšak svým charakterem v žádném případě nemají vliv na celkový závěr RS. Uváděná domnělá chyba, která dle zpracovatelky “Kritického zhodnocení RS” spočívá v uvádění dvou rozdílných rozmezí hodnot průměrné roční koncentrace $PM_{2,5}$, je pouze nesprávnou interpretací dvou pojmů uváděných v RS.

„Průměrné roční koncentrace“ neboli „roční průměrné imisní koncentrace“, jsou imisní koncentrace průměrované na jeden kalendářní rok s využitím údajů větrné růžice a dalších nezbytných údajů, vypočtené podle postupu stanoveného metodikou SYMOS'97. V tabulkách (kap. 6.2 a příloha č. 5 rozptylové studie) jsou uvedeny minimální, maximální a průměrné vypočtené imisní příspěvky na území obce. Zde se jedná o „průměrné příspěvky na území obce“, tj. o průměr vypočtených příspěvků na území obce. Jedná se tedy např. o průměrné příspěvky na území obce k průměrným ročním koncentracím $PM_{2,5}$. V „Kritickém zhodnocení RS“ uváděný příklad citace varianty D1: „Průměrné roční koncentrace $PM_{2,5}$ byly v návrhové variantě D1 vypočteny na úrovni 14,9-30,0 $\mu g/m^3$.“ tedy znamená, že průměrné roční koncentrace $PM_{2,5}$ byly vypočteny na úrovni od (minima) 14,9 $\mu g/m^3$ po (maximum) 30,0 $\mu g/m^3$. A průměrné příspěvky na území jednotlivých obcí jsou pro charakteristiku průměrné roční koncentrace $PM_{2,5}$ v rozmezí 15,3 – 18,8 $\mu g/m^3$.

Závěr

Rozptylová studie byla zpracovaná pro Územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, která je jedním z podkladů pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK. Účelem ÚS JMK, potažmo rozptylové studie, je porovnat varianty koridorů nadřazené dálniční a silniční sítě mezi sebou, nikoliv hodnotit konkrétní vedení komunikace projektované v podrobnosti dokumentace pro územní řízení a EIA. “Kritické zhodnocení RS” klade na zpracovanou rozptylovou studii nároky, které přísluší až fázi územního řízení a stavebního povolení, nikoliv fázi územního plánování. Rozptylová studie zpracovaná pro územní celek nemůže svým obsahem odpovídat rozptylové studii zpracované pro konkrétní záměr a nelze na ni aplikovat všechny požadavky Metodického pokynu, který není pro tento typ dokumentů určen. Rozptylová studie zpracovaná jako součást ÚS JMK odpovídá svým obsahem, členěním a podrobností účelu, pro který byla vytvořena. Jednotlivé připomínky k obsahu a způsobu zpracování RS poukazují na skutečnosti, které nemají vliv na výsledky RS zpracované v daném měřítku.
