

E K O P O R

Ekologická poradna
Mgr. Ivana Hovorková - Ing. Petr Dvořák
☎ 724 503 964 - 602 172 497
ekopor@razdva.cz



Rozptylová studie
podle zákona č. 201/2012 Sb.

**Přeložka silnice I/19
Drhovice - Tábor**

červenec 2026

zakázka 24012

Obsah

1. Zadání rozptylové studie.....	2
2. Použitá metodika výpočtu.....	2
3. Vstupní údaje	3
3.1. Umístění záměru.....	3
3.2. Údaje o zdrojích	5
3.3. Meteorologické podklady	9
3.4. Popis referenčních bodů	9
3.5. Znečišťující látky a příslušné imisní limity.....	10
3.6. Hodnocení úrovně znečištění v předmětné lokalitě	11
4. Výsledky výpočtu	11
5. Návrh kompenzačních opatření	13
6. Závěrečné hodnocení	13
7. Seznam použitých podkladů	13

1. Zadání rozptylové studie

Tato rozptylová studie je zpracována jako součást dokumentace k oznámení záměru „I/19 Drhovice - Tábor, přeložka, optimalizace technického řešení“ podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí). Podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, není její zpracování vyžadováno.

Navržena je přeložka části silnice I/19, která spojuje město Tábor a Písek. Jedná se o obchvat obcí Drhovice, Dražice a Všechnov v návrhové kategorii S11,5/90. Stávající trasa je vedena obcemi a má nevyhovující parametry. Návrh nové trasy začíná v místě stávající silnice I/19 před obcí Drhovice a končí před městem Tábor, severně od obce Klokoty. Její celková délka je 7,264 km.

Hodnocen je vliv provozu motorových vozidel po uvažovaném úseku komunikace na kvalitu okolního ovzduší po dokončení plánovaného záměru. Posouzeno je dodržování přípustných imisních koncentrací škodlivin emitovaných do ovzduší jedoucimi vozidly, a to za nejnepríznivějších meteorologických podmínek. Tato studie je zpracována pro jednu variantu vedení nové trasy i všech dalších parametrů. Pro možnost vyhodnocení zdravotních rizik byly imisní koncentrace zjišťovány také pro nulovou variantu, tj. stav bez realizace záměru. V obou případech byla uvažována intenzita dopravy předpokládaná v návrhovém roce 2050.

Zpracování tohoto dokumentu zadala společnost EIA servis s.r.o. se sídlem U Malše 20, 370 01 České Budějovice, IČ 62526791.

2. Použitá metodika výpočtu

Pro výpočet imisní zátěže znečišťujícími látkami emitovanými do ovzduší při pohybu motorových vozidel po hodnocené komunikaci byla použita referenční metoda pro posuzování úrovně znečištění modelováním, a sice matematický model **SYMOS'97**, vytvořený Českým hydrometeorologickým ústavem, a to prostřednictvím oficiálního programu firmy IDEEA-ENVI s.r.o. (SYMOS'97 verze 2013).

Množství znečišťujících látek emitovaných motorovými vozidly pohybujícími se po uvažované silnici bylo zjišťováno modelem **MEFA 13** pomocí emisních faktorů vydaných Ministerstvem životního prostředí pro jednotlivé druhy vozidel. Tento model umožňuje stanovit emise z dopravy v závislosti na předpokládaném složení vozového parku v návrhovém roce, a také zohlednit rychlost vozidel, hustotu provozu i spád a typ vozovky. Tato verze zohledňuje i vliv otěru pneumatik a brzd a umožňuje vyhodnotit rovněž emise z resuspenze prachových částic ležících na povrchu.

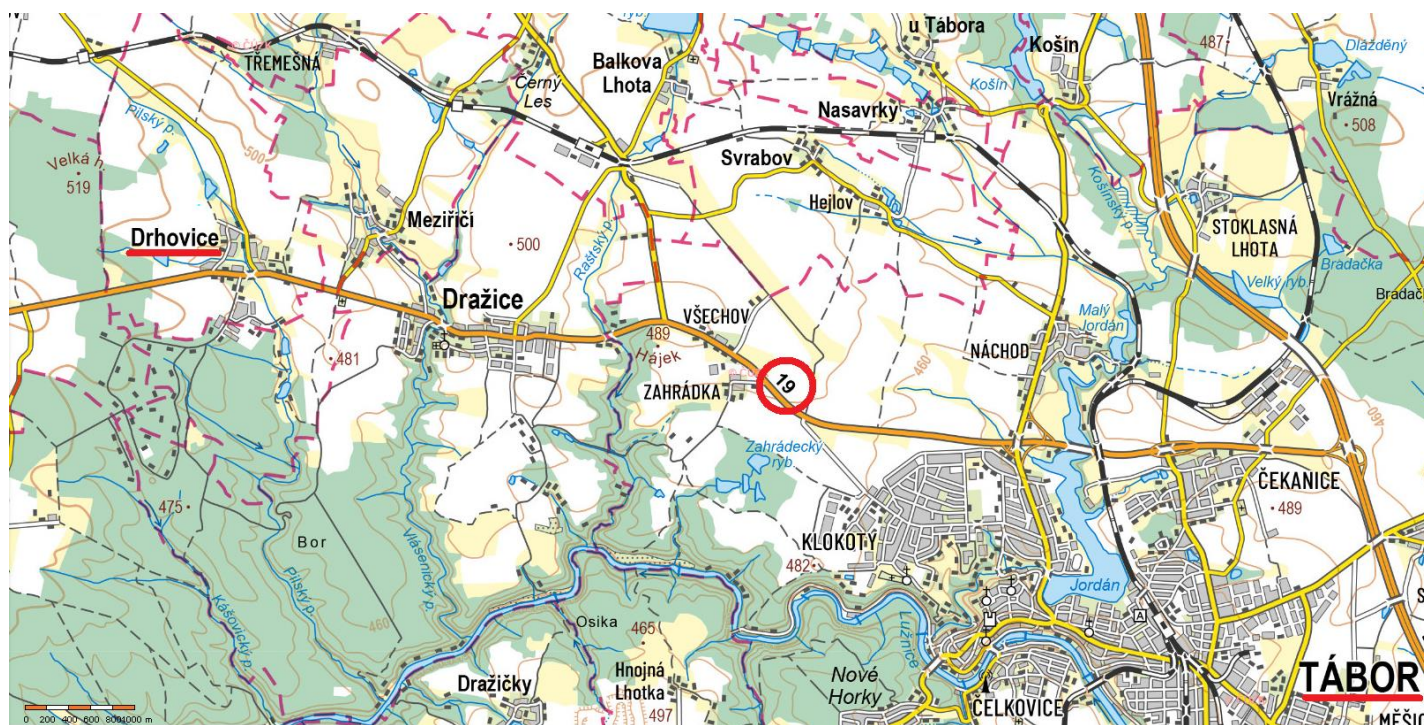
3. Vstupní údaje

3.1. Umístění záměru

Předmětný úsek silnice č. I/19 se nachází v Jihočeském kraji na okrese Tábor. Stavba začíná na stávající silnici I/19 přibližně 450 m před obcí Drhovice (směr Oltyně) a končí opět napojením na stávající trasu silnice I/19 za mimoúrovňovou křižovatkou před městem Tábor, severně od obce Klokoty. Napojení obce Drhovice je navrhováno ve dvou variantách, a to mimoúrovňovou křižovatkou a okružní křižovatkou (viz schéma níže). Celková délka řešeného úseku je cca 7,26 km. Terén v místě přeložky je mírně zvlněný.

Převážná část navrhované trasy prochází mimo zastavěné území. Nejbližší objekt určený k bydlení je rodinný dům Drhovice č.p. 2. V tomto místě je navržena opěrná stěna.

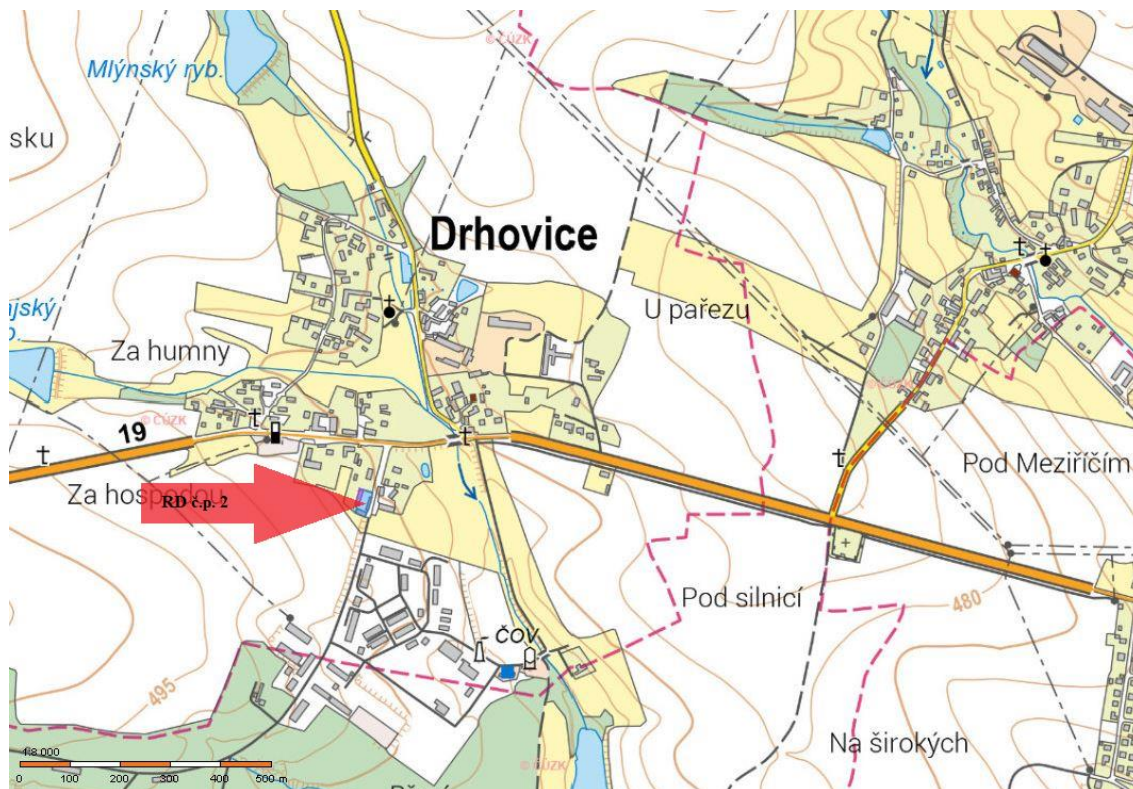
Umístění stavby i vzájemné vztahy jsou v dostatečném rozsahu zřejmé z následujících map:



Situace širších vztahů (zdroj <https://nahliznidokn.cuzk.cz>)



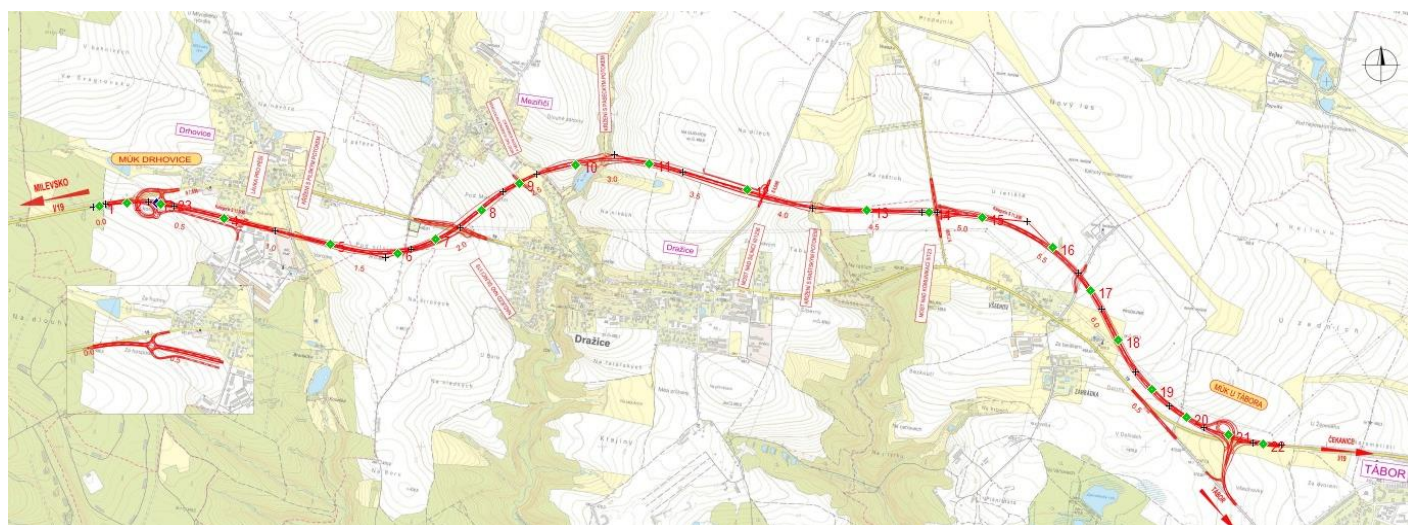
Umístění stavby (poskytnuto zadavatelem)

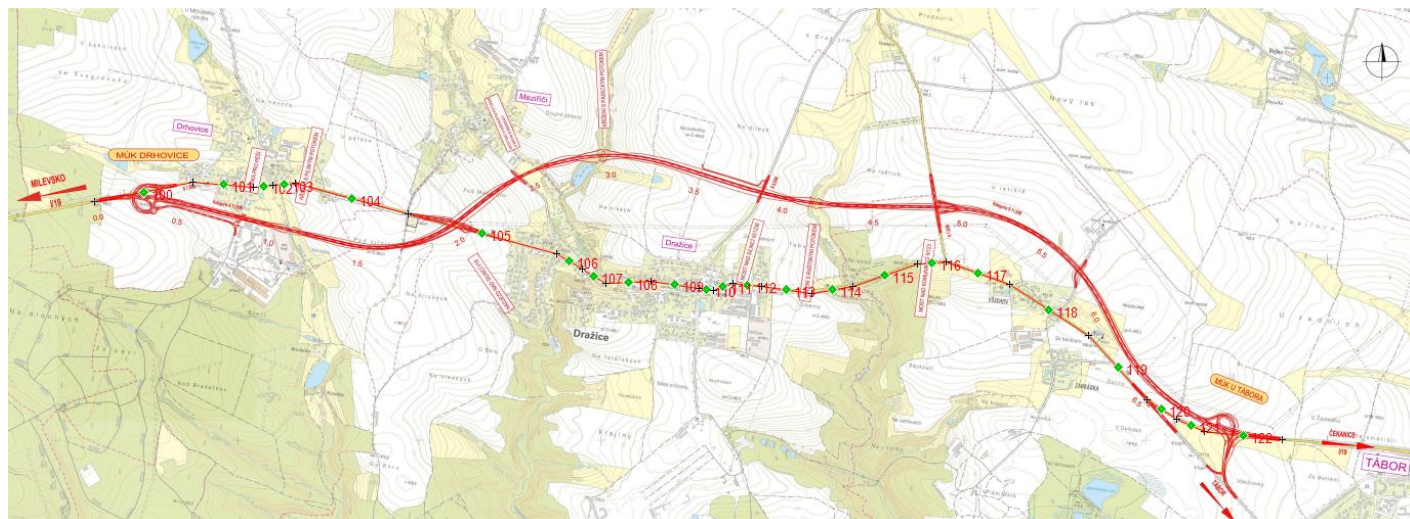


3.2. Údaje o zdrojích

Uvažovaná přeložka je navržena jako obousměrná dvoupruhová komunikace se šířkou zpevnění 10,5 m. Pro účely této studie byla navrhovaná trasa přeložky rozdělena na 22 úseků, tj. liniových zdrojů, volených v závislosti na směrových či spádových lomech a v místech předpokládané změny intenzity dopravy. Křižovatka na začátku řešeného úseku napojující obci Drhovice byla zohledněna jako plošný zdroj (uvažována byla jedna varianta – při tomto způsobu modelace se nebude vliv obou navrhovaných variant významně lišit; pro přesnější výpočet nejsou k dispozici potřebné údaje). Pro možnost vyhodnocení zdravotních rizik byl výpočet proveden také pro variantu bez realizace záměru (nulovou variantu - V0). Zdroje na trase stávající silnice I/19 byly zvoleny obdobným způsobem (zdroje č. 100 až 122).

Umístění všech zdrojů je znázorněno na následujících schématech:





Umístění zdrojů – nulová varianta

Směrově nerozlišené údaje o předpokládaném počtu průjezdů vozidel během 24 hodin v návrhovém roce 2050 byly převzaty z dokumentu Dopravně inženýrské údaje, který v březnu 2022 zpracovala společnost PRAGOPROJEKT, a.s. Jelikož nejsou známy podrobnější údaje o průjezdu křižovatkou napojující obci Dřhovice, bylo uvažováno, že všechna vozidla jedoucí po hlavní trase přeložky projedou rovněž dalšími rameny křižovatky. V praxi tento stav nenastane, avšak výpočet je na straně bezpečnosti. Konkrétní hodnoty intenzit pro jednotlivé zdroje jsou uvedeny v následujících tabulkách:

Číslo zdroje	vozidel celkem	OA	TNA
	voz*24h ⁻¹ – rok 2050		
1	10 510	7 090	3 420
2	10 510	7 090	3 420
3	10 510	7 090	3 420
4	10 510	7 090	3 420
5	10 510	7 090	3 420
6	10 510	7 090	3 420
7	10 510	7 090	3 420
8	10 510	7 090	3 420
9	10 510	7 090	3 420
10	10 510	7 090	3 420
11	10 510	7 090	3 420
12	10 510	7 090	3 420
13	10 510	7 090	3 420
14	10 510	7 090	3 420
15	12 180	8 550	3 630
16	12 180	8 550	3 630
17	12 180	8 550	3 630
18	12 180	8 550	3 630
19	12 180	8 550	3 630
20	12 180	8 550	3 630
21	12 180	8 550	3 630
22	12 180	8 550	3 630
P23	10 510	7 090	3 420

Číslo zdroje	vozidel celkem	OA	TNA
	voz*24h ⁻¹ – rok 2050, nulová varianta		
100	10 590	7 120	3 470
101	10 590	7 120	3 470
102	10 590	7 120	3 470
103	10 720	7 220	3 500
104	10 720	7 220	3 500
105	10 720	7 220	3 500
106	10 720	7 220	3 500
107	10 720	7 220	3 500
108	10 720	7 220	3 500
109	10 720	7 220	3 500
110	11 340	7 500	3 840
111	11 340	7 500	3 840
112	11 340	7 500	3 840
113	11 340	7 500	3 840
114	11 340	7 500	3 840
115	11 340	7 500	3 840
116	11 340	7 500	3 840
117	12 970	8 930	4 040
118	12 970	8 930	4 040
119	12 970	8 930	4 040
120	12 970	8 930	4 040
121	12 970	8 930	4 040
122	12 970	8 930	4 040

Jelikož však průjezdy vozidel během dne nebudou rozloženy rovnoměrně, byly pro zjištění maximální koncentrace v nejzatíženější hodině intenzity použité pro výpočet maximálních hodinových emisí násobeny korekčními koeficienty pro přepočítání 24hodinové intenzity dopravy na denní maximum hodinové intenzity podle metodické příručky použitého modelu (SYMOS'97), které jsou stanoveny na základě výsledků sčítání dopravy ŘSD 2010 a mají následující hodnoty:

	Dálnice	Komunikace 1. a 2. třídy
Osobní automobily	0,16	0,14
Lehké nákladní automobily	0,11	0,10
Těžké nákladní automobily	0,14	0,20
Autobusy	0,17	0,14

Sklonové poměry navrhovaného obchvatu byly převzaty z Podélného profilu, který byl poskytnut zadavatelem (bez bližší specifikace). V případě nulové varianty byly odečteny ze základní mapy.

Údaje o poměru benzinových a naftových motorů, případně vozidel s pohonem na zemní plyn či propan-butan, ani o zastoupení jednotlivých emisních tříd nejsou pro navrhovaný záměr k dispozici. Z tohoto důvodu byl při výpočtu uvažován standardní profil vozového parku generovaný použitým programem (MEFA 13), a to předpokládáný v roce 2040, neboť pozdější rok neumožňuje výpočtový program zohlednit. K dispozici však není žádný výstup těchto údajů, a není proto možné je specifikovat.

Emise sledovaných látek byly výše uvedeným postupem stanoveny takto:

Emise – přeložka					
Číslo zdroje	NO ₂	BZN	PM ₁₀	PM _{2,5}	B(a)P
	[g*s ⁻¹ *m ⁻¹]				[mg*s ⁻¹ *m ⁻¹]
1	7,905 4E-06	4,933 8E-07	3,499 8E-05	1,235 6E-05	1,894 6E-06
2	5,959 9E-06	4,165 3E-07	3,449 1E-05	1,192 9E-05	1,524 2E-06
3	8,807 5E-06	5,688 4E-07	3,841 8E-05	1,439 0E-05	1,659 6E-06
4	7,906 3E-06	4,932 1E-07	3,499 8E-05	1,235 6E-05	1,894 7E-06
5	6,631 4E-06	4,475 4E-07	3,466 1E-05	1,207 3E-05	1,662 5E-06
6	6,623 5E-06	4,469 9E-07	3,465 9E-05	1,207 2E-05	1,661 0E-06
7	8,772 6E-06	5,205 9E-07	3,524 1E-05	1,256 1E-05	2,045 2E-06
8	8,772 9E-06	5,208 0E-07	3,524 1E-05	1,256 1E-05	2,045 2E-06
9	8,774 2E-06	5,206 9E-07	3,524 1E-05	1,256 1E-05	2,045 4E-06
10	9,396 8E-06	5,399 7E-07	3,542 4E-05	1,271 5E-05	2,154 2E-06
11	9,407 9E-06	5,403 8E-07	3,542 7E-05	1,271 8E-05	2,156 2E-06
12	6,221 0E-06	4,294 2E-07	3,455 7E-05	1,198 5E-05	1,580 3E-06
13	5,267 0E-06	3,724 9E-07	3,431 4E-05	1,178 1E-05	1,354 2E-06
14	5,370 1E-06	3,801 8E-07	3,434 1E-05	1,180 3E-05	1,381 3E-06
15	5,903 3E-06	4,387 2E-07	3,404 3E-05	1,201 6E-05	1,486 0E-06
16	7,488 0E-06	5,288 4E-07	3,445 1E-05	1,236 0E-05	1,839 8E-06
17	7,487 4E-06	5,288 2E-07	3,445 1E-05	1,236 0E-05	1,839 7E-06
18	7,130 4E-06	5,128 5E-07	3,435 8E-05	1,228 2E-05	1,769 4E-06
19	7,140 7E-06	5,134 5E-07	3,436 1E-05	1,228 4E-05	1,771 5E-06
20	9,967 1E-06	6,971 8E-07	3,859 1E-05	1,490 1E-05	1,941 2E-06
21	9,977 1E-06	6,980 5E-07	3,859 3E-05	1,490 3E-05	1,944 4E-06
22	6,807 5E-06	4,965 2E-07	3,427 5E-05	1,221 2E-05	1,702 5E-06
	[g*s ⁻¹]				[mg*s ⁻¹]
P23	0,001 804	0,000 106	0,005 094	0,002 014	0,000 310

Emise v nejzatíženější hodině – přeložka		
Číslo zdroje	CO	NO ₂
	[g*s ⁻¹ *m ⁻¹]	
1	3,894 2E-04	3,566 8E-05
2	3,614 4E-04	2,654 1E-05
3	5,619 5E-04	4,034 1E-05
4	3,894 4E-04	3,567 3E-05
5	3,686 1E-04	2,969 9E-05
6	3,685 1E-04	2,966 2E-05
7	4,076 5E-04	3,970 9E-05
8	4,076 5E-04	3,971 0E-05
9	4,076 8E-04	3,971 6E-05
10	4,222 4E-04	4,260 3E-05
11	4,225 0E-04	4,265 4E-05
12	3,638 8E-04	2,777 0E-05
13	3,572 5E-04	2,327 6E-05
14	3,576 5E-04	2,376 1E-05
15	3,871 1E-04	2,590 6E-05
16	4,033 0E-04	3,334 5E-05
17	4,032 9E-04	3,334 2E-05
18	3,983 0E-04	3,167 0E-05
19	3,984 4E-04	3,171 8E-05
20	6,150 1E-04	4,544 7E-05
21	6,151 7E-04	4,549 4E-05
22	3,944 4E-04	3,015 6E-05
	[g*s ⁻¹]	
P23	0,090 849	0,008 337

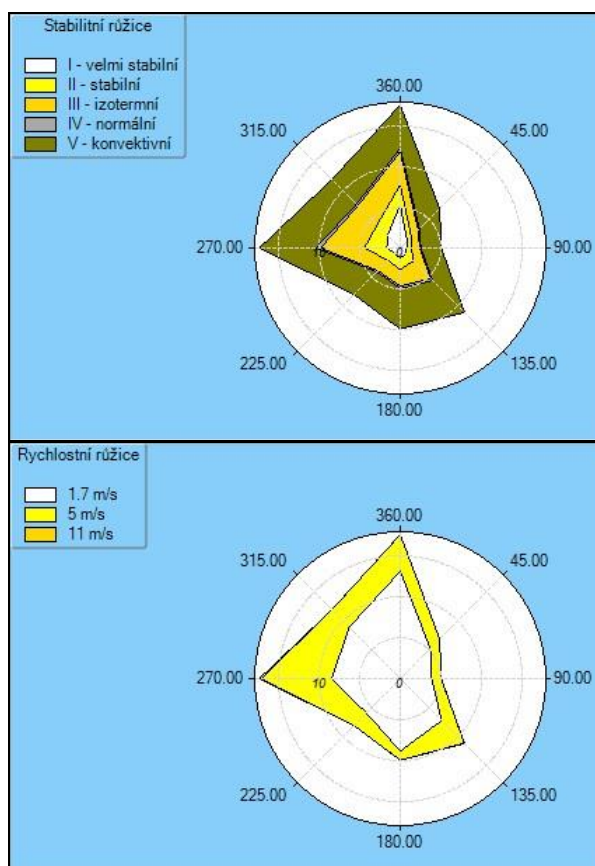
Roční příspěvek emisí vznikajících provozem vozidel po uvažované přeložce je odhadován následovně:

Celkové emise					
[kg*rok ⁻¹]					[g*rok ⁻¹]
CO	NO ₂	BZN	PM ₁₀	PM _{2,5}	B(a)P
21 740,1	1779,9	117,4	8 261,6	2 945,8	419,7

3.3. Meteorologické podklady

Klimatické podmínky, které jsou významným faktorem ovlivňujícím rozptyl znečišťujících látek v atmosféře, jsou klasifikovány podle rychlosti větru a stability přízemní vrstvy atmosféry v závislosti na vertikálním teplotním gradientu. Tyto charakteristiky shrnuje větrná růžice zpracovaná Českým hydrometeorologickým ústavem, která udává četnost směrů větru ve výšce 10 m nad povrchem terénu. Použitá stabilitní klasifikace (Bubník – Koldovský) rozlišuje pět tříd stability ovzduší a tři rychlostní třídy, a to $1,7 \text{ m} \cdot \text{sec}^{-1}$ pro interval $0 - 2,5 \text{ m} \cdot \text{sec}^{-1}$, $5 \text{ m} \cdot \text{sec}^{-1}$ pro interval $2,5 - 7,5 \text{ m} \cdot \text{sec}^{-1}$ a $11 \text{ m} \cdot \text{sec}^{-1}$ pro rychlosti vyšší než $7,5 \text{ m} \cdot \text{sec}^{-1}$.

Použita byla tato větrná růžice, zpracovaná pro uvažovaný záměr (období výpočtu 1.1.2013 - 31.12.2022, model CALMET Version: 6.211 Level: 060414):



směr	S	SV	V	JV	J	JZ	Z	SZ	Calm
%	17,65	6,87	5,06	11,21	9,99	8,12	17,43	11,96	11,71

3.4. Popis referenčních bodů

Pro potřeby výpočtu a vyhodnocení teoretické situace na sledovaném území v okolí navrhované stavby byla v základní mapě měřítka 1:10 000 zvolena síť referenčních bodů, tvořená dvěma částmi (60 x 9 a 13 x 8). Krok této sítě je 100 m ve směru obou os. Krok vnitřního výpočtu reliéfu terénu byl zadán 10 m. Souřadnice některých bodů, promítnutých přímo v trase liniových zdrojů, případně těsně vedle ní, byly upraveny (posun o 5 až 15 m), aby nezkrášlovaly výsledky výpočtu. Tato pravidelná síť byla v několika místech doplněna dalšími referenčními body tak, aby bylo dotčené území pokryto v dostatečném rozsahu. Nadmořská výška sledovaného území v síti referenčních bodů se pohybuje v rozmezí 479,0 m n.m. až 670,0 m n.m. a byla odečtena ze státní mapy v měřítku 1:10 000 souřadnicového systému JTSK. Umístění všech referenčních bodů je zřejmé z grafických příloh této studie.

Imisní koncentrace uvažovaných škodlivin ve všech referenčních bodech byly vypočteny ve výšce 1,5 m nad povrchem terénu, tj. v dýchací zóně člověka.

3.5. Znečišťující látky a příslušné imisní limity

Spalováním paliv v motorech vozidel pohybujících se po navrhované komunikaci mohou vznikat především oxidy dusíku (NO_x , NO_2), oxid uhelnatý (CO) a prachové částice (PM). Tuhé znečišťující látky, včetně na ně navázaných škodlivin, se mohou do ovzduší dostávat také druhotnou prašností, tzv. resuspenzí částic deponovaných na povrchu a znovu zvržených vlivem turbulentního proudění. Vliv tohoto procesu byl při výpočtu zohledněn.

V závislosti na obsahu síry v použitém palivu mohou být emitovány také oxidy síry (SO_x), jejichž koncentrace však vykazují nízké hodnoty, které nemají pro celkové hodnocení záměru příliš velký význam ani nejsou pro tento typ zdroje považovány za podstatné. Proto nebyly při výpočtu uvažovány.

Dále mohou produkované emise podle druhu motoru a paliva obsahovat také řadu dalších, především organických, sloučenin, např. benzen (BZN), benzo(a)pyren (B(a)P), metan, propan, 1,3 butadien, styren, toluen, formaldehyd, acetaldehyd, dioxiny aj. Při výpočtu emisních množství však byly uvažovány pouze ty škodliviny, pro které jsou platnou legislativou stanoveny imisní limity (tj. BZN, B(a)P) a jejich koncentrace tak lze z hlediska požadavků zákona o ochraně ovzduší vyhodnotit.

Pro uvažované škodliviny jsou v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, stanoveny následující imisní limity pro ochranu zdraví lidí:

Doba průměrování	1 hod	8 hod	24 hod	rok
	[$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$] - není-li uvedeno jinak / maximální povolený počet překročení			
NO_2	200 / 18			40
CO		10 000		
PM_{10}			50 / 35	40
$\text{PM}_{2,5}$				20
BZN				5
B(a)P)*				1 ng

)* celkový obsah benzo(a)pyrenu v částicích PM_{10}

3.6. Hodnocení úrovně znečištění v předmětné lokalitě

Hodnocení stávající úrovně znečištění ovzduší na uvažovaném území vychází v souladu s platnými právními předpisy z hodnot klouzavého průměru koncentrací škodlivin, které mají stanoven roční imisní limit, a to za roky 2020 – 2024 (nejaktuálnější data), zveřejněných Ministerstvem životního prostředí. Podle těchto údajů nedochází v okolí navrhovaného záměru k překračování imisních limitů relevantních škodlivin a lze zde očekávat následující imisní zátěž (na základě požadavku některých orgánů státní správy je uvedena také dostupná krátkodobější koncentrace):

Škodlivina	5letý klouzavý průměr koncentrace [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ není-li uvedeno jinak]	imisní limit [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ není-li uvedeno jinak]	vyčerpání limitu [%]
NO ₂ - roční	5,7 – 9,9	40	14,3 – 24,8
PM ₁₀ - roční	12,8 – 14,3	40	32,0 – 35,8
PM ₁₀ – denní (M36)*	23,0 – 25,0	50	46,0 – 50,0
PM _{2,5} - roční	9,3 – 10,2	20	46,5 – 51,0
BZN - roční	0,6 – 0,8	5	12,0 – 16,0
B(a)P - roční	0,3 – 0,5 ng·m ⁻³	1 ng·m ⁻³	30,0 – 50,0

* 361á nejvyšší 24-hodinová koncentrace

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že stávající požadované zatížení ovzduší v okolí navrhované stavby lze považovat za přijatelné a ponechává dostatečnou rezervu do vyčerpání hodnot imisních limitů. Ve stávající úrovni znečištění je navíc zahrnut také vliv provozu motorových vozidel, která se pohybují po stávající silnici v současné době. V dalším hodnocení jsou jako požadované znečištění pro jednotlivé škodliviny uvažovány vždy nejvyšší koncentrace z výše uvedených hodnot. Z těchto důvodů mohou být celkové imisní koncentrace nadhodnoceny, avšak výpočet je na straně bezpečnosti.

4. Výsledky výpočtu

Veškerá výstupní data jsou k dispozici v elektronické podobě a byla předána zadavateli společně s touto studií.

Maximální teoretické imisní příspěvky znečišťujících látek produkované při provozu hodnocené stavby, a také pro nulovou variantu, vypočtené pro každý referenční bod jsou uvedeny v příloze této studie. Výsledky výpočtu pro stav po realizaci záměru jsou názorně prezentovány také v grafických přílohách této studie. Výsledné izokómy, které vyjadřují zatížení předmětného území uvažovanými škodlivinami, jsou vyneseny v mapě měřítka 1:10 000. Použity byly, stejně jako v dále uvedených tabulkách, maximální vypočtené imisní koncentrace jednotlivých znečišťujících látek, pro které jsou platnou legislativou stanoveny imisní limity, vybrané ze všech vypočtených hodnot ve všech referenčních bodech bez ohledu na meteorologické podmínky, za kterých mohou být dosaženy. Pro jednotlivé referenční body se tyto podmínky mohou lišit, a proto maximální koncentrace nemusí být dosaženy na celém sledovaném území současně. V tabulkách níže jsou uvedeny také výše zmíněné imisní limity, a to včetně jejich procentuálního vyčerpání.

Výpočtem byla zjištěna tato maximální hodinová koncentrace:

škodlivina	č. referenčního bodu	hodinové maximum [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]	imisní limit [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]	vyčerpání limitu [%]
NO ₂	195	15,377	200	7,7

Tato hodnota odpovídá příspěvku záměru za nejnepríznivějších meteorologických podmínek, k nimž však může docházet pouze výjimečně, případně také vůbec. Podle výsledků výpočtu bude při provozu vozidel po navrhované přeložce imisní limit plněn se značnou rezervou.

Pro oxid uhelnatý je platnými předpisy stanoven limit jako 8 hodinové maximum, a proto byla zjišťována také tato hodnota:

škodlivina	č. referenčního bodu	8 hodinové maximum [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]	imisní limit [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]	vyčerpání limitu [%]
CO	344	110,888	10 000	1,1

Rovněž tato koncentrace vyhovuje požadavkům platné legislativy a zdaleka nedosahuje hodnoty imisního limitu.

Vypočtené maximum denní koncentrace vykazuje tuto hodnotu:

škodlivina	č. referenčního bodu	denní maximum [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]	imisní limit [$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]	vyčerpání limitu [%]
PM ₁₀	195	12,423	50	24,8

Ani vypočtená průměrná denní koncentrace nedosahuje hodnoty imisního limitu.

Jelikož některé orgány státní správy požadují také vyhodnocení součtu vypočteného maximálního denního příspěvku hodnoceného záměru s hodnotou uváděnou v mapách klouzavého pětiletého průměru koncentrací pro 24hodinové průměrné koncentrace v kalendářním roce (viz kapitola 3.6.), bylo provedeno i toto vyhodnocení, ačkoliv je diskutabilní a ne zcela vypovídající o situaci. V tomto případě ani tento součet nedosahuje hodnoty příslušného imisního limitu (součet 37,423 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, vyčerpání limitu 74,8%).

Následující tabulka průměrných ročních koncentrací sledovaných škodlivin je doplněna o maximální hodnoty pozad'ových koncentrací stanovených výše popsáním způsobem (viz kapitola 3.6.):

Škodlivina	Č. ref. bodu	Roční maximum	Pozadí	Imisní limit	Vyčerpání limitu – záměr	Vyčerpání limitu – pozadí	Vyčerpání limitu – součet (záměr+pozadí)
		[$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$]			[%]		
NO ₂	304	0,297	9,9	40	0,7	24,8	25,5
PM ₁₀	304	1,033	14,3	40	2,6	35,8	38,3
PM _{2,5}	304	0,392	10,2	20	2,0	51,0	53,0
BZN	304	0,018	0,8	5	0,4	16,0	16,4
B(a)P	304	0,056)***	0,5)***	1)***	5,6	50,0	55,6

)*** hodnoty v $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$

Z výsledků výpočtu uvedených v tabulce výše je zřejmé, že v okolí hodnocené komunikace o uvažovaných parametrech budou s dostatečnou rezervou plnit imisní limity nejen vlastní průměrné roční příspěvky hodnocených zdrojů, ale i jejich součty s pozad'ovým znečištěním v úvahu přicházejícími látkami vykazovaným v současné době. Výsledné hodnoty mohou být navíc nadhodnocené, neboť ve stávajícím zatížení ovzduší se projevuje i vliv provozu vozidel po stávající trase uvažované komunikace probíhající v současné době, a dále byly pro jednotlivé škodliviny uvažovány vždy nejvyšší pozad'ové koncentrace vybrané z výše uvedeného rozmezí hodnot vykazovaných na celém sledovaném území (viz kapitola 3.6.). Výpočet je však na straně bezpečnosti.

Nejvyšší imisní koncentrace všech škodlivin byly pochopitelně zjištěny podél hodnocené trasy, v referenčních bodech promítnutých nejbližší k uvažovaným zdrojům emisí. Se vzdáleností od nich hodnoty vypočtených imisních příspěvků značně klesají. Jak je však zřejmé z výše uvedených tabulek, žádné imisní příspěvky uvažovaných zdrojů, eventuálně jejich součty s hodnotami stávajícího znečištění ovzduší, se neblíží k hodnotám příslušných imisních limitů.

5. Návrh kompenzačních opatření

Z výsledků této rozptylové studie je zřejmé, že navrhovaný záměr nesplňuje podmínky uvedené v ustanovení § 11 odst. 5 zákona o ochraně ovzduší pro uložení opatření zajišťující zachování dosavadní úrovně znečištění.

6. Závěrečné hodnocení

V této studii byl hodnocen vliv provozu motorových vozidel po přeložce silnice č. I/19 v úseku Drhovice - Tábor o celkové délce cca 7,26 km, na okolní ovzduší. Přeložka je navržena s ohledem na bezpečnost a plynulost silničního provozu a po realizaci záměru dojde ke zvýšení plynulosti jízdy, odlehčení zatížení dotčených obcí, a také ke zvýšení bezpečnosti jejich obyvatel.

Veškeré vstupní údaje použité pro výpočty v této studii byly převzaty z podkladů poskytnutých jejím zadavatelem. Uvažována byla jedna varianta vedení trasy i všech dalších parametrů. Pro možnost vyhodnocení zdravotních rizik byly imisní koncentrace zjišťovány také pro nulovou variantu, tj. stav bez realizace záměru. V obou případech byla uvažována intenzita dopravy předpokládaná v návrhovém roce 2050.

Podle výše uvedených výsledků výpočtu nezpůsobí realizace navrhovaného záměru překračování limitní úrovně znečištění ovzduší stanovené zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, tedy ani nadměrné zatěžování okolního ovzduší znečišťujícími látkami. Požadavkům platné legislativy bezpečně vyhovuje i hodnota všech součtů vypočtených průměrných ročních imisních koncentrací uvažovaných škodlivin s předpokládaným pozadovým zatížením sledovaného území. Tato studie tak prokazuje realizovatelnost posuzovaného záměru z hlediska zatížení jeho okolí imisemi látek přicházejícími v úvahu.

Konkrétní hodnoty emisí i imisních příspěvků vznikajících při pohybu motorových vozidel po uvažovaném úseku silnice jsou uvedeny v předchozích kapitolách, případně v příloze této studie, a jsou k dispozici také v elektronické podobě.

Tato studie nehodnotí stav po dobu provádění výstavby. Opatření vedoucí k omezení negativního vlivu stavebních prací na okolní ovzduší (např. zkrápění materiálů, provádění řádné očisty vozidel, využívání zaplachtovaných vozidel k přepravě prašných hmot, ale také samotnou organizaci výstavby a tím její omezení na nezbytně nutnou dobu) je nutné stanovit v projektové dokumentaci stavby.

EKOPOR
Mgr. Ivana Hovorková
E. Beneše 80
370 06 České Budějovice
Mgr. Ivana Hovorková
EKOPOR



Rozhodnutí o autorizaci č.j. 1704/780/10/KS
39454/ENV/10 ze dne 5.5.2010

Osvědčení o prodloužení č.j. 636/780/11/AK
17086/ENV/11 ze dne 20.4.2011

7. Seznam použitých podkladů

- Státní mapa 1:10 000 – situace (zadavatel)
- Odborný odhad větrné růžice (ČHMÚ)
- Podélný profil (zadavatel)
- Dopravně inženýrské údaje (březen 2022, PRAGOPROJEKT, a.s.)

8. Seznam příloh

- Grafické přílohy
- Výpočty - maximální imisní koncentrace
- Symos – realizace
- Symos – nulová varianta