

# Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ

Dokumentace dle § 8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

Rozptylová studie

Expertní příloha 2

## Objednatel



Správa a údržba silnic Pardubického kraje

## Zpracovatel



HBH Projekt spol. s r. o.

# Obsah

<b>1</b>	<b>Zadání Rozptylové studie .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Použitá metodika výpočtu .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Vstupní údaje.....</b>	<b>5</b>
3.1	Umístění záměru.....	5
3.2	Údaje o zdrojích .....	6
3.3	Meteorologické podklady .....	10
3.4	Popis referenčních bodů .....	11
3.5	Znečišťující látky a příslušné limity .....	12
3.6	Hodnocení úrovně znečištění v příslušné lokalitě .....	13
<b>4</b>	<b>Výsledky Rozptylové studie .....</b>	<b>18</b>
<b>5</b>	<b>Návrh kompenzačních opatření .....</b>	<b>28</b>
<b>6</b>	<b>Závěrečné hodnocení.....</b>	<b>30</b>
<b>7</b>	<b>Seznam použitých podkladů .....</b>	<b>32</b>

## Seznam příloh:

<b>Příloha 1:</b>	Imisní příspěvek benzo[a]pyrenu z dopravy na vybraných silničních úsecích (prům. roční koncentrace)
<b>Příloha 2:</b>	Imisní příspěvek benzenu z dopravy na vybraných silničních úsecích (průměrné roční koncentrace)
<b>Příloha 3:</b>	Imisní příspěvek CO z dopravy na vybraných silničních úsecích (maximální denní 8hod. průměr)
<b>Příloha 4:</b>	Imisní příspěvek NO <sub>2</sub> z dopravy na vybraných silničních úsecích (průměrné roční koncentrace)
<b>Příloha 5:</b>	Imisní příspěvek NO <sub>2</sub> z dopravy na vybraných silničních úsecích (hodinové koncentrace)
<b>Příloha 6:</b>	Imisní příspěvek NO <sub>x</sub> z dopravy na vybraných silničních úsecích (průměrné roční koncentrace)
<b>Příloha 7:</b>	Imisní příspěvek PM <sub>10</sub> z dopravy na vybraných silničních úsecích (průměrné roční koncentrace)
<b>Příloha 8:</b>	Imisní příspěvek PM <sub>10</sub> z dopravy na vybraných silničních úsecích (24hod. koncentrace)
<b>Příloha 9:</b>	Imisní příspěvek PM <sub>2,5</sub> z dopravy na vybraných silničních úsecích (průměrné roční koncentrace)

# 1 Zadání Rozptylové studie

Předložená Rozptylová studie byla zpracována v rámci zakázky **Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ**, jako samostatná příloha dokumentace EIA pro výše uvedený záměr.

Cílem Rozptylové studie je stanovení emisí a následné odvození imisního příspěvku hlavních znečišťujících látek z dopravy na posuzovaných silničních úsecích do ovzduší. Vypočtené hodnoty imisních příspěvků jsou dále porovnány s platnými imisními limity (viz Příloha č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, v bodech 1-3 [1], s přihlédnutím ke stávajícímu imisnímu zatížení území (tzv. imisní pozadí).

Rozptylová studie byla zpracována v souladu s Přílohou č. 15 k vyhlášce č. 415/2012 Sb., která určuje obsahové náležitosti rozptylové studie [2], přestože vzhledem k povaze záměru nebude podkladem pro vydání stanoviska, závazného stanoviska a rozhodnutí orgánu ochrany ovzduší dle § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, a respektuje Metodický pokyn MŽP [3].

Předmětem posouzení je novostavba dvoupruhové silnice II. třídy délky cca 12,6 km, v kategorii S 9,5/90, vedené volnou krajinou. Základní výpočet byl proveden pro tři varianty silniční sítě:

- **varianta Nulová** – stávající stav silniční sítě
- **varianta Aktivní-červená** – silniční síť po výstavbě přeložky silnice II/312
- **varianta Aktivní-modrá** – silniční síť po výstavbě přeložky silnice II/312 s variantním trasováním západně od Chocně

V severní části Chocně a v Běstovicích byl pak prověřen vliv plánovaného obchvatu Běstovic:

- **varianta Aktivní s obchvatem Běstovic**

Pro všechny modelové situace byly použity intenzity dopravy pro rok 2046 (zprovoznění posuzovaného záměru 2026 plus 20 let) a dynamická skladba vozového parku pro rok 2020.

## Zpracovatel Rozptylové studie:

HBH Projekt spol. s r.o.

Kabátníkova 216/5, 602 00 Brno

Ateliér modelování

Mgr. Martin Vrána      m.vrana@hbh.cz

Mgr. David Kouřil      d.kouril@hbh.cz

autorizace ke zpracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, č.j.: 33526/ENV/14

## 2 Použitá metodika výpočtu

Výpočet imisních příspěvků hlavních znečišťujících látek byl proveden referenční metodou Systém modelování stacionárních zdrojů – SYMOS'97, programem SYMOS97, verze 7.0.6295.24465 [4].

Metodická příručka modelu SYMOS'97 je zveřejněna v Metodickém pokynu MŽP [3].

## 3 Vstupní údaje

### 3.1 Umístění záměru

Posuzované území se nachází v Pardubickém kraji mezi městy Vysoké Mýto a Choceň. Výstavbou posuzovaného záměru bude dotčeno území obcí Vysoké Mýto, Sruby a Choceň. Návažná změna intenzit dopravy se projeví i na území obcí Běstovice, Dobříkov, Mostek, Slatina, Sruby, Týniště a Zámorsk.

Trasa přeložky silnice II/312 je vedena převážně volným územím. Přeložka silnice II/312 začíná v napojení na okružní křižovatku, propojující dálnici D35 (prostřednictvím MÚK Vysoké Mýto, západ), stávající silnici I/35 (budoucí II/635) a místní komunikace. Odtud trasa pokračuje východním směrem, míjí převážně průmyslovou zástavbu Vysokého Mýta ze severu a následně obytnou zástavbu části Lipová ze severovýchodu. Nejbližší domy jsou zde od přeložky vzdáleny 150 metrů, většina však ve vzdálenosti 300 metrů a více. Dále ve své nové trase prochází mezi průmyslovým komplexem a obytnou zástavbou části Dvořiska, kterou míjí ze západu ve vzdálenosti 250 metrů a za křížením se silnicí II/315 se začíná přibližovat k zastavěnému území samotné Chocně. Posuzované varianty-červená a Aktivní-modrá se od sebe začínají lišit cca 350 metrů před křížením se silnicí II/315 a opět se shodují od místa překonání říčního toku Tiché Orlice. Obě varianty jsou vedeny lesem, červená varianta však blíže k zastavěnému území.

- v úseku varianty Aktivní-červené je silnice vedena podél elektrického vedení, terénní hřbet prochází v jeho nejvyšším místě v tunelu délky cca 100 m a následně pokračuje paralelně s tokem Tiché Orlice mezi hradištěm Zítkov a železniční tratí. V nejbližším místě je od hranice zastavěného území vzdálená cca 120 metrů.
- v úseku varianty Aktivní-modré je silnice vedena hlouběji lesem západně od Zítkova. K toku Tiché Orlice se přibližuje kolmo až při jejím překonávání. K hranici zastavěného území se přibližuje na nejbližší vzdálenost 400 metrů.

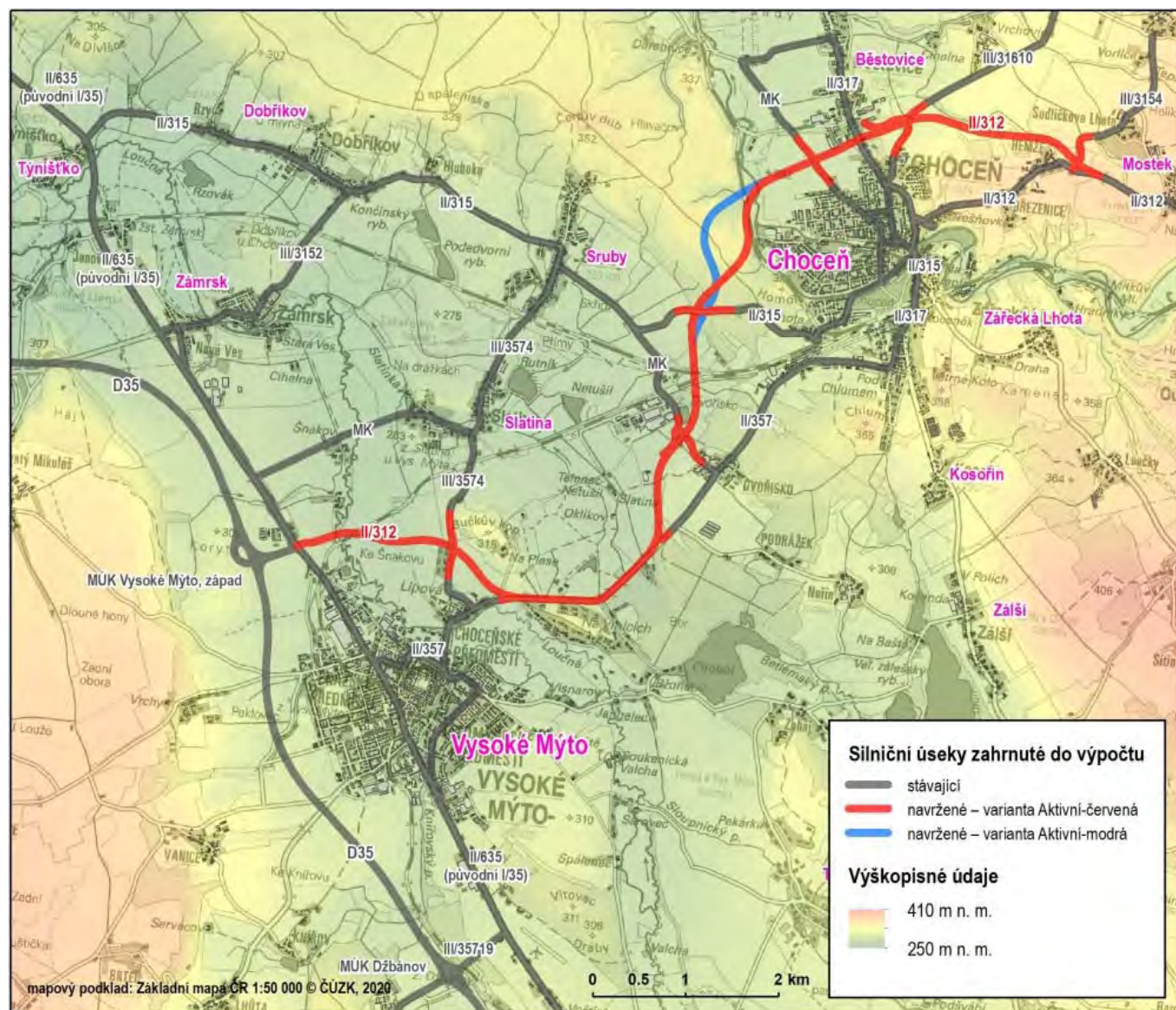
Následně je silnice vedena severně od obytné zástavby Chocně v minimální vzdálenosti 240 metrů od hranice zastavěného území a napojuje se na silnici II/317 jižně od průmyslového komplexu. V blízkosti tohoto křížení se nachází také několik obytných rodinných domů. Po křížení míjí uložště sutí ze severu a opět se vzdaluje od obytné části zastavěného území. Silnice je vedena východním směrem a přibližuje se k zastavěnému území části Hemže, které míjí ze severovýchodu. Po křížení silnice III/3154 východně od Hemže se silnice II/312 napojuje do své současné stopy.

Posuzovaný záměr prochází územím Orlické tabule severovýchodním směrem. Z hlediska nadmořské výšky je zkoumané území poměrně stabilní v rozmezí 245-427 m n. m. Samotná stavba je vedena polní krajinou v nejnižších polohách výškového intervalu a v okolí Chocně a Hemže se území zvedá. Západně od Chocně prochází silnice lesem. Nejvyšší nadmořské výšky se nachází na jihozápadě a východě komplexně vymezeného území pro výpočet rozptylové studie, přeložka silnice II/312 těmito oblastmi však neprochází.

Rozptylová studie a její přílohová část byla zpracována v souřadnicovém systému jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK).

Výškopis byl odvozen ze Základní báze geografických dat České republiky (ZABAGED) [5]. Pro výpočet Rozptylové studie byl použit výškopis v kroku 42x42 m.





Obrázek 1: Umístění posuzovaného záměru

## 3.2 Údaje o zdrojích

Posuzovaný záměr představuje liniový zdroj znečišťujících látek do ovzduší. Bodové, ani plošné zdroje nebyly zvažovány.

Výpočet imisního zatížení území pro období výstavby proveden nebyl, a to následujících důvodů:

- období výstavby je oproti období provozu krátké a případný vliv na imisní situaci bude časově omezený a poměrně efektivně redukovatelný technologicko-organizačními opatřeními na staveništi
- výstavba probíhá v rámci několika etap, které se liší charakterem stavebních činností, které jsou obtížně postižitelné matematickým modelem použitým pro výpočet imisních příspěvků a případné výsledky jsou pak zatíženy značným podílem nejistoty
- při předpokladu dodržování v současné době běžných podmínek pro zhotovitele na provádění stavebních prací, které mají za cíl snížit zatížení území nepříznivými vlivy z výstavby, jako je ochrana proti znečišťování komunikací a nadměrné prašnosti a ochrana proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem lze imisní zatížení území vlivy z výstavby účinně minimalizovat

Trasování posuzovaných silničních úseků bylo poskytnuto projektantem technického řešení [6].

Úseky zahrnuté do výpočtu jsou patrné z **Obrázku 1 a Příloh 1-9** a jsou stručně charakterizovány v **Tabulce 1**.

Tyto úseky, dále rozdělené na dílčí segmenty o délce cca 20 metrů uvnitř souvislé městské zástavby Vysokého Mýta a Chocně, 30 metrů mimo městskou zástavbu a 50 metrů na dálnici D35. Následně vstupují do výpočtu jako zdroj znečištění:

- varianta Nulová: 2 837 segmentů
- varianta Aktivní-červená: 3 192 segmentů
- varianta Aktivní-modrá: 3 198 segmentů

**Intenzity dopravy** byly převzaty z dopravní studie [7]. Výpočtový rok byl zvolen rok 2046. Přehled úseků zahrnutých do výpočtu a hlavních hodnot intenzit dopravy je patrný z **Obrázku 1 a Tabulky 1**.

Primární **emise** jednotlivých znečišťujících látek byly odvozeny v programu MEFA 13 (verze 1.0.6) [8]. Resuspenze byla odvozena v programu Sekundární prašnost 2019 vyvinutém společností ATEM (model pro výpočet emisí z resuspenze, který představuje dočasnou aplikaci, umožňující provádět výpočty emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy v období před vydáním aktualizované verze programu MEFA) [9].

Emise pro 24hodinové intenzity obsahují **Tabulky 2.1 a 2.2**. Pro odvození emisí pro následný výpočet imisních příspěvků programem SYMOS97 byla použita tzv. fiktivní 24hodinová intenzita dopravy, tedy špičková hodina vynásobená 24.

Pro stanovení emisí bylo použito v programu MEFA 13 přednastavené schéma dynamické skladby vozového parku kategorie „města a ostatní silnice“, resp. „dálnice“, dle charakteru komunikace, pro rok 2020.

Z hlediska principu předběžné opatrnosti tak byla pro výpočet emisí a následný odhad imisí použita kombinace dvou více zatěžujících vstupních parametrů, tedy vyšší intenzity dopravy a dynamická skladba vozového parku odpovídající současnosti, bez přihlédnutí k obnově do roku 2046.

Šířka komunikace byla zadávána dle skutečnosti, v rozsahu 4 (místní komunikace) až 20 metrů (dálnice). Rychlost dopravního proudu byla zadávána 40-130 km/h, plynulost 1 (volný tok) až 3 (provoz ještě stabilní) v souladu s TP 219 [10]. Výška vznosu vlečky byla podle druhu komunikace a rychlosti dopravního proudu stanovena mezi 2 až 10 metry. Počet hodin v provozu  $P_d = 7.32$  (pro dálnici 7,09), relativní roční využití maximálního výkonu  $\alpha = 0.31$  (pro dálnici 0.30).

| **Tabulka 1: Přehled silničních úseků zahrnutých do výpočtu a intenzity dopravy pro rok 2046**

úsek	silnice	varianta	délka (m)	vozidla za 24 hodin			
				osobní	lehká nákladní	těžká nákladní	celkem
1	D35 (cca v úseku Hrušová – Radhošť)	Nulová	14 700	25 320-27 758	3 730-3 862	6 030-6 906	35 080-38 200
		Aktivní	14 700	24 410-27 758	4 050-4 046	6 440-6 906	37 900-38 200
2	II/635 (stávající I/35) (cca v úseku Hrušová – Jaroslav)	Nulová	14 200	1 282-7 975	287-1 006	334-1 248	2 144-10 148
		Aktivní	14 200	1 466-6 466	268-756	253-968	2 266-7 893
3	II/312 (Choceň – Mostek)	Nulová	3 530	2 982	438	259	3 680
	II/312 (Choceň – Hemže)	Aktivní	2 150	801-887	104-119	34-36	939-1 042
4	II/315 (Týništěko – Choceň)	Nulová	10 950	772-6 711	84-835	0-739	864-8 269
		Aktivní	10 950	168-3 743	24-415	0-120	192-4 263
5	II/317 (Běstovice – Choceň)	Nulová	2 750	2 275-6 014	278-762	248-697	2 801-7 473
		Aktivní	2 750	968-3 547	104-408	49-490	1 134-4 445
6	II/357 (Vysoké Mýto – Choceň)	Nulová	8 500	2 873-6 677	383-880	390-1 011	3 648-8 500
	II/357 (Vysoké Mýto – Choceň)	Aktivní	6 620	1 444-4 098	178-497	102-393	1 724-4 832
7	III/3058 (Darebnice – Běstovice)	Nulová	1 045	276	31	44	351
		Aktivní	1 045	196	22	44	262
8	III/3152 (Nová Ves – Dobříkov)	Nulová	2 820	774-1 447	86-160	12-40	884-1 667
		Aktivní	2 820	707-1 428	79-153	2-30	800-1 611
9	III/3154 (Hemže – Nasavrky)	Nulová	1 920	277	32	2	311
		Aktivní	1 920	227-887	32-119	2-36	261-1 042
10	III/3574 (Choceňské Předměstí – Sruby)	Nulová	4 225	762-1 646	85-197	0-6	853 – 1 847
		Aktivní	4 225	559-825	67-103	0-4	626-932
11	III/3576 (ul. Kpt. Poplera ve Vysokém Mýtě)	Nulová	500	5 394-5 663	682-710	580-716	6 792-6 953
		Aktivní	500	3 280-3 551	364-390	163-299	3 943-4 104
12	III/31610 (Koldín – Choceň)	Nulová	2 982	679	70	10	759
		Aktivní	2 982	669-994	70-108	8-16	747-1 118
13	III/35719 (Džbánov – křížení s I/35)	Nulová	2 785	243-4 417	24-883	10-894	267-6 194
		Aktivní	2 785	243-2 377	24-565	0-478	267-3 420
14	místní komunikace (ul. Českých Bratří ve Vysokém Mýtě)	Nulová	1 380	4 060-5 780	377-612	514 -578	5 195-6 735
		Aktivní	1 380	1 832-2 523	278-459	98-161	2 452-2 916
15	místní komunikace (souběžná komunikace s I/35 Vysoké Mýto – Nová Ves)	Nulová	2 725	82-1 024	10-127	2-28	120-1 177
		Aktivní	2 725	82-155	10-22	2-28	120-205
16	místní komunikace (Slatina – křížení s místní komunikací)	Nulová	2 530	1 021-1 170	131-410	0-8	1 160-1 580
		Aktivní	2 530	140-311	25-40	0-8	173-351
17	místní komunikace (Dvořiško – Sruby)	Nulová	1 940	838-962	78-92	12-52	968-1 066
		Aktivní	1 940	144-375	10-32	4-58	158-465
18	vybrané místní komunikace v Chocni (ul. Újezdská, T. G. Masaryka, Smetanova, Záměstí, Dolní, Jungmannova, náměstí Tyršovo)	Nulová	4 290	516-2 482	52-284	0-86	568-2 847
		Aktivní	4 290	320-2 263	32-266	0-86	361-2 529
20 čer.	posuzovaná silnice II/312	Aktivní červená	13 820	2 120-6 620	330-862	230-948	2 680-8 430
20 mod.		Aktivní modrá	13 956	2 120-6 620	330-862	230-948	2 680-8 430



Tabulka 2.1: Emise znečišťujících látek z posuzovaných silničních úseků – varianta Nulová

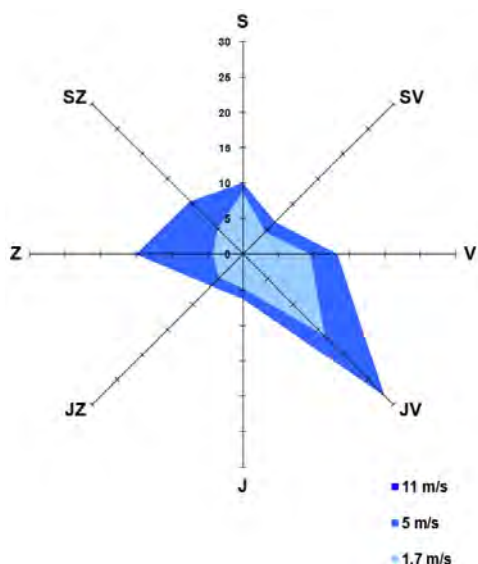
úsek	benzo[a]pyren		benzen		CO		NO <sub>2</sub>		NO <sub>x</sub>		PM <sub>10</sub>		PM <sub>2.5</sub>	
	suma	prům.	suma	prům.	suma	prům.	suma	prům.	suma	prům.	suma	prům.	suma	prům.
	g/rok	ng/s/m	t/rok	mg/s/m	t/rok	mg/s/m	t/rok	mg/s/m	t/rok	mg/s/m	t/rok	mg/s/m	t/rok	mg/s/m
1	1 597.47	3.01	0.98	0.0018	145.89	0.275	11.93	0.023	117.08	0.221	44.25	0.085	16.03	0.031
2	182.71	0.42	0.14	0.0003	18.43	0.043	1.55	0.004	13.63	0.031	14.59	0.032	4.27	0.009
3	35.48	0.33	0.04	0.0003	3.81	0.036	0.31	0.003	2.51	0.023	4.29	0.038	1.17	0.010
4	40.67	0.13	0.05	0.0001	3.70	0.012	0.34	0.001	2.65	0.008	5.46	0.016	1.45	0.004
5	37.24	0.43	0.04	0.0005	4.69	0.055	0.36	0.004	2.99	0.035	3.96	0.045	1.13	0.013
6	173.74	0.64	0.16	0.0006	19.45	0.074	1.61	0.006	13.76	0.051	9.80	0.035	3.15	0.011
7	0.87	0.03	0.00	0.0000	0.12	0.004	0.01	0.000	0.09	0.003	0.21	0.006	0.06	0.002
8	6.45	0.07	0.01	0.0001	0.67	0.007	0.06	0.001	0.45	0.005	0.90	0.010	0.24	0.003
9	1.45	0.02	0.00	0.0000	0.16	0.003	0.01	0.000	0.09	0.001	0.18	0.003	0.05	0.001
10	10.07	0.07	0.01	0.0001	0.98	0.007	0.09	0.001	0.65	0.005	1.28	0.010	0.34	0.003
11	9.87	0.62	0.01	0.0007	1.09	0.068	0.09	0.006	0.73	0.046	0.78	0.049	0.23	0.014
12	4.90	0.05	0.01	0.0001	0.50	0.005	0.04	0.000	0.32	0.003	0.65	0.007	0.17	0.002
13	15.54	0.17	0.02	0.0002	2.05	0.023	0.18	0.002	1.44	0.016	1.02	0.011	0.33	0.004
14	23.96	0.54	0.03	0.0006	2.90	0.066	0.22	0.005	1.82	0.041	2.11	0.048	0.61	0.014
15	2.73	0.03	0.00	0.0000	0.24	0.003	0.02	0.000	0.19	0.002	0.58	0.007	0.15	0.002
16	6.36	0.08	0.01	0.0001	0.64	0.008	0.06	0.001	0.43	0.005	1.81	0.022	0.46	0.006
17	4.42	0.07	0.01	0.0001	0.46	0.007	0.04	0.001	0.30	0.005	0.62	0.010	0.17	0.003
18	12.82	0.10	0.02	0.0001	1.46	0.012	0.11	0.001	0.81	0.006	1.48	0.011	0.40	0.003
suma	2 166.77		2.32		207.26		17.05		159.93		93.98		30.40	

Tabulka 2.2: Emise znečišťujících látek z posuzovaných silničních úseků – varianty Aktivní

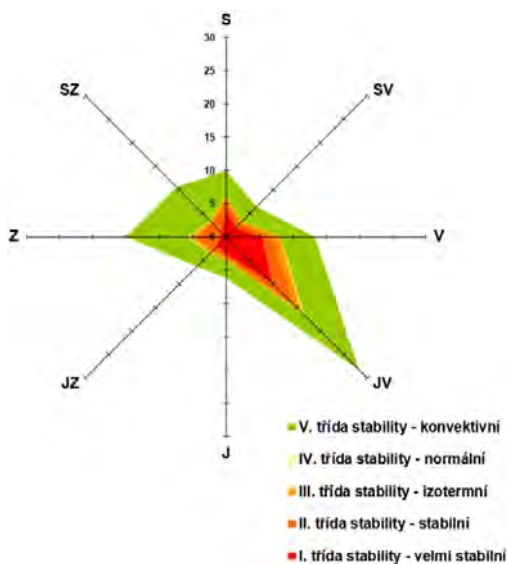
úsek	benzo[a]pyren		benzen		CO		NO <sub>2</sub>		NO <sub>x</sub>		PM <sub>10</sub>		PM <sub>2.5</sub>	
	suma	prům.	suma	prům.	suma	prům.	suma	prům.	suma	prům.	suma	prům.	suma	prům.
	g/rok	ng/s/m	t/rok	mg/s/m	t/rok	mg/s/m	t/rok	mg/s/m	t/rok	mg/s/m	t/rok	mg/s/m	t/rok	mg/s/m
1	1 659.79	3.13	1.01	0.0019	151.06	0.285	12.36	0.023	121.18	0.229	45.65	0.088	16.55	0.032
2	161.90	0.37	0.12	0.0003	15.96	0.037	1.37	0.003	11.95	0.027	13.54	0.030	3.92	0.009
3	5.41	0.08	0.01	0.0001	0.62	0.010	0.05	0.001	0.37	0.006	0.76	0.011	0.20	0.003
4	16.39	0.05	0.02	0.0001	1.46	0.005	0.14	0.000	1.08	0.003	2.68	0.008	0.70	0.002
5	20.68	0.22	0.02	0.0002	2.49	0.026	0.21	0.002	1.71	0.018	2.75	0.029	0.76	0.008
6	58.99	0.28	0.07	0.0003	6.13	0.029	0.55	0.003	4.47	0.021	4.26	0.019	1.27	0.006
7	0.70	0.02	0.00	0.0000	0.10	0.003	0.01	0.000	0.07	0.002	0.19	0.006	0.05	0.002
8	5.84	0.06	0.01	0.0001	0.60	0.007	0.05	0.001	0.39	0.004	0.80	0.009	0.21	0.002
9	1.40	0.02	0.00	0.0000	0.16	0.003	0.01	0.000	0.09	0.001	0.18	0.003	0.05	0.001
10	6.86	0.05	0.01	0.0001	0.69	0.005	0.06	0.000	0.44	0.003	0.91	0.007	0.24	0.002
11	4.98	0.31	0.01	0.0004	0.52	0.033	0.04	0.003	0.35	0.022	0.49	0.031	0.14	0.009
12	4.87	0.05	0.01	0.0001	0.50	0.005	0.04	0.000	0.31	0.003	0.64	0.007	0.17	0.002
13	9.46	0.10	0.01	0.0001	1.23	0.014	0.11	0.001	0.85	0.009	0.76	0.008	0.23	0.003
14	8.56	0.19	0.01	0.0002	0.94	0.021	0.08	0.002	0.63	0.014	1.08	0.024	0.29	0.007
15	1.07	0.01	0.00	0.0000	0.11	0.001	0.01	0.000	0.09	0.001	0.35	0.004	0.09	0.001
16	1.08	0.01	0.00	0.0000	0.12	0.002	0.01	0.000	0.08	0.001	0.41	0.005	0.10	0.001
17	1.35	0.02	0.00	0.0000	0.16	0.003	0.01	0.000	0.11	0.002	0.25	0.004	0.07	0.001
18	11.25	0.09	0.01	0.0001	1.17	0.009	0.10	0.001	0.75	0.006	1.48	0.011	0.39	0.003
20 čer.	203.14	0.46	0.15	0.0003	15.51	0.035	1.74	0.004	15.57	0.035	13.14	0.030	3.88	0.009
20 mod.	209.67	0.47	0.16	0.0004	15.95	0.036	1.79	0.004	16.00	0.036	13.30	0.030	3.93	0.009
suma	2 183.73		1.48		199.53		16.97		160.50		90.31		29.31	
suma	2 190.26		1.48		199.96		17.02		160.93		90.47		29.37	

### 3.3 Meteorologické podklady

Odborný odhad reprezentativní větrné růžice pro dotčené území a aktuální desetiletí 2010-2019 provedl ČHMÚ Praha.



Obrázek 2.1: Rychlostní větrná růžice



Obrázek 2.2: Stabilitní větrná růžice – oblast 1



ČESKÝ HYDROMETEOROLOGICKÝ ÚSTAV

#### VĚTRNÁ RŮŽICE PRO LOKALITU

Vysoké Mýto - Chocet, okres Ústí nad Orlicí, N 49° 58.44870', E 16° 11.91286'

platná ve výšce 10 m nad zemí, četnosti uvedeny v %

Stabilitní členění podle Bubník-Koldovský (metodika SYMOS'97)

Období výpočtu: 1.1.2010 - 31.12.2019

Vytvořeno: 27.03.2020, model CALMET Version: 6.211 Level: 060414

Zpracovatel: Oddělení modelování a expertizy, Úsek kvality ovzduší

Objednavatel: HBH Projekt spol. s r.o.

I. třída stability - velmi stabilní										
m.s <sup>-1</sup>	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet
1,7	4,20	1,88	5,32	9,70	2,51	2,04	0,85	0,92	2,48	29,90
5	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
součet	4,20	1,88	5,32	9,70	2,51	2,04	0,85	0,92	2,48	29,90
II. třída stability - stabilní										
m.s <sup>-1</sup>	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet
1,7	0,80	0,29	0,38	0,65	0,31	0,42	0,21	0,22	0,19	3,47
5	0,38	0,64	1,30	3,78	0,22	0,40	3,40	1,76	0,00	11,88
11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
součet	1,18	0,93	1,68	4,43	0,53	0,82	3,61	1,98	0,19	15,35
III. třída stability - izotermní										
m.s <sup>-1</sup>	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet
1,7	0,69	0,32	0,58	0,81	0,31	0,39	0,20	0,22	0,19	3,71
5	0,07	0,14	0,44	1,22	0,09	0,20	0,75	0,20	0,00	3,11
11	0,00	0,00	0,00	0,06	0,00	0,01	0,04	0,00	0,00	0,11
součet	0,76	0,46	1,02	2,09	0,40	0,60	0,99	0,42	0,19	6,93
IV. třída stability - normální										
m.s <sup>-1</sup>	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet
1,7	0,09	0,04	0,08	0,11	0,04	0,04	0,02	0,03	0,03	0,48
5	0,02	0,03	0,06	0,18	0,01	0,03	0,09	0,03	0,00	0,45
11	0,00	0,00	0,01	0,14	0,02	0,02	0,23	0,06	0,00	0,48
součet	0,11	0,07	0,15	0,43	0,07	0,09	0,34	0,12	0,03	1,41
V. třída stability - konvektivní										
m.s <sup>-1</sup>	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet
1,7	2,99	1,93	3,22	4,97	1,66	1,77	2,93	3,63	1,07	24,17
5	0,71	1,14	1,93	6,66	1,02	1,03	6,28	3,47	0,00	22,24
11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
součet	3,70	3,07	5,15	11,63	2,68	2,80	9,21	7,10	1,07	46,41
celková růžice										
m.s <sup>-1</sup>	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	CALM	součet
1,7	8,77	4,46	9,58	16,24	4,83	4,66	4,21	5,02	3,96	61,73
5	1,18	1,95	3,73	11,84	1,34	1,66	10,52	5,46	0,00	37,68
11	0,00	0,00	0,01	0,20	0,02	0,03	0,27	0,06	0,00	0,59
součet	9,95	6,41	13,32	28,28	6,19	6,35	15,00	10,54	3,96	100,00

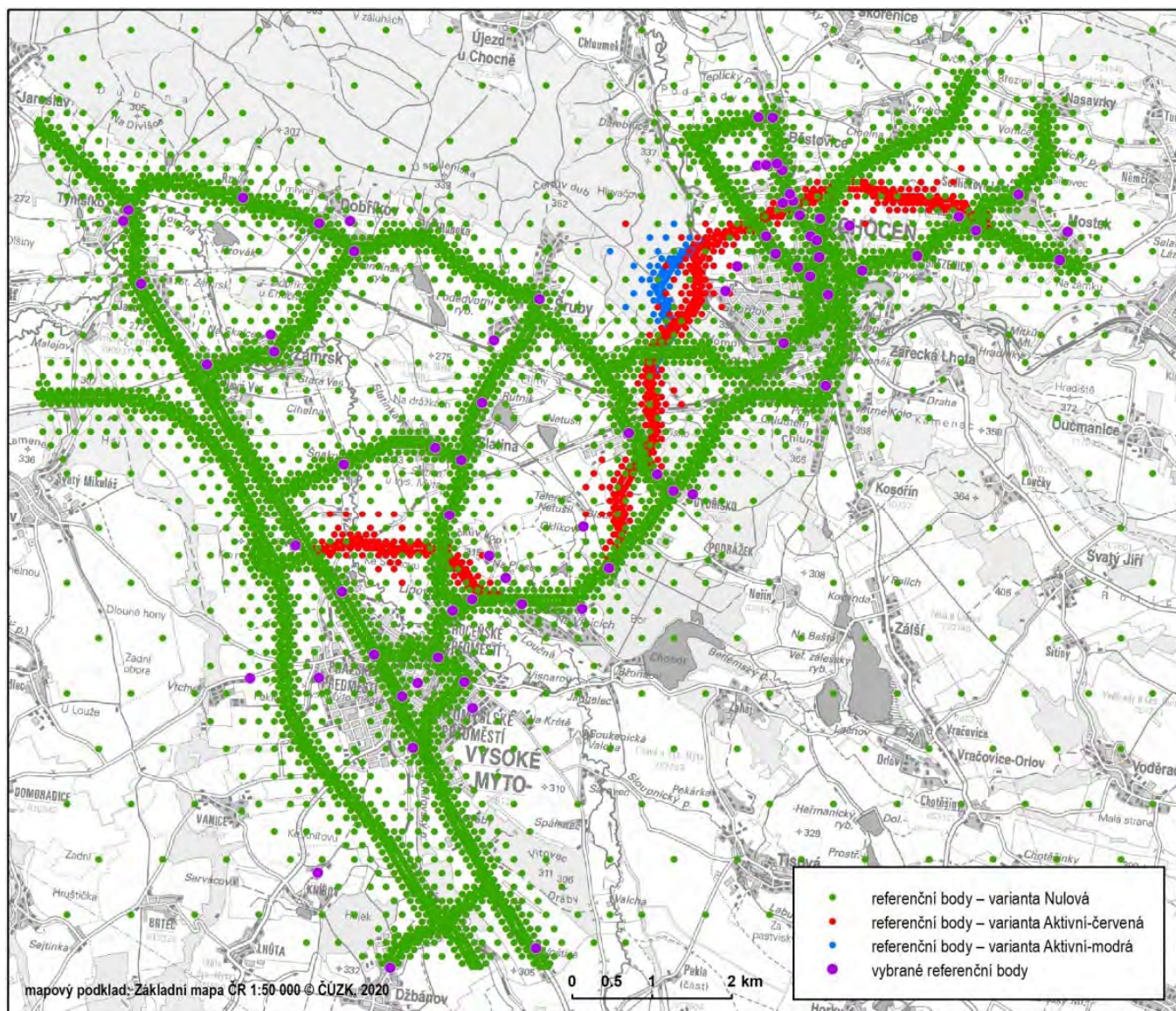
Obrázek 2.3: Tabulka větrné růžice



### 3.4 Popis referenčních bodů

Výpočet imisního zatížení z automobilového provozu na dotčené silniční síti byl proveden pro území 12 x 14,5 km. V tomto území byla stanovena trojúhelníková síť referenčních bodů o různé hustotě, v závislosti na vzdálenosti od osy komunikace, a to následovně: síť bodů v kroku 50 m v pásu 5-60 m od osy, krok 100 m v pásu 60-160 m od osy, krok 200 m v pásu 160-460 m od osy, krok 400 m v pásu 460-1 060 m od osy a krok 800 m ve zbylém území. Celkem tedy pro jednotlivé varianty:

- varianta Nulová: 6 674 referenčních bodů
- varianta Aktivní-červená: 7 273 referenčních bodů
- varianta Aktivní-modrá: 7 285 referenčních bodů



**Obrázek 3: Rozmístění výpočtových bodů**

## 3.5 Znečišťující látky a příslušné limity

Za hlavní škodliviny se v souvislosti se silniční dopravou považují oxid dusičitý ( $\text{NO}_2$ ), oxidy dusíku ( $\text{NO}_x$ ), oxid uhelnatý ( $\text{CO}$ ), benzen, suspendované částice ( $\text{PM}_{10}$  a  $\text{PM}_{2.5}$ ), a benzo[a]pyren.

Imisní limity pro výše uvedené látky jsou dány Přílohou č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, v bodech 1-3 [1].

**Tabulka 4: Imisní limity vyhlášené Přílohou č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší**

znečišťující látka	doba průměrování	imisní limit	maximální počet překročení za rok
<b>1. pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení</b>			
oxid dusičitý ( $\text{NO}_2$ )	1 hodina	$200 \mu\text{g.m}^{-3}$	18
oxid dusičitý ( $\text{NO}_2$ )	1 kalendářní rok	$40 \mu\text{g.m}^{-3}$	0
oxid uhelnatý ( $\text{CO}$ )	max. denní osmihodinový průměr	$10 \text{mg.m}^{-3}$	0
benzen	1 kalendářní rok	$5 \mu\text{g.m}^{-3}$	0
částice $\text{PM}_{10}$	24 hodin	$50 \mu\text{g.m}^{-3}$	35
částice $\text{PM}_{10}$	1 kalendářní rok	$40 \mu\text{g.m}^{-3}$	0
částice $\text{PM}_{2.5}$	1 kalendářní rok	$20 \mu\text{g.m}^{-3}$	0
<b>2. pro ochranu ekosystémů a vegetace</b>			
oxidy dusíku ( $\text{NO}_x$ )	1 kalendářní rok	$30 \mu\text{g.m}^{-3}$	–
<b>3. pro celkový obsah znečišťující látky v částicích <math>\text{PM}_{10}</math> vyhlášené pro ochranu zdraví lidí</b>			
benzo[a]pyren	1 kalendářní rok	$1 \text{ng.m}^{-3}$	–

### 3.6 Hodnocení úrovně znečištění v příslušné lokalitě

Pro stanovení stávající úrovně znečištění byly použity, v souladu s požadavky zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, mapy klouzavého pětiletého průměru koncentrací pro jednotlivé znečišťující látky za období 2015-2019 (pro doplnění jsou uvedeny období pětiletí již od období 2010-2014), zveřejněné Ministerstvem životního prostředí prostřednictvím Českého hydrometeorologického ústavu na internetových stránkách [11].

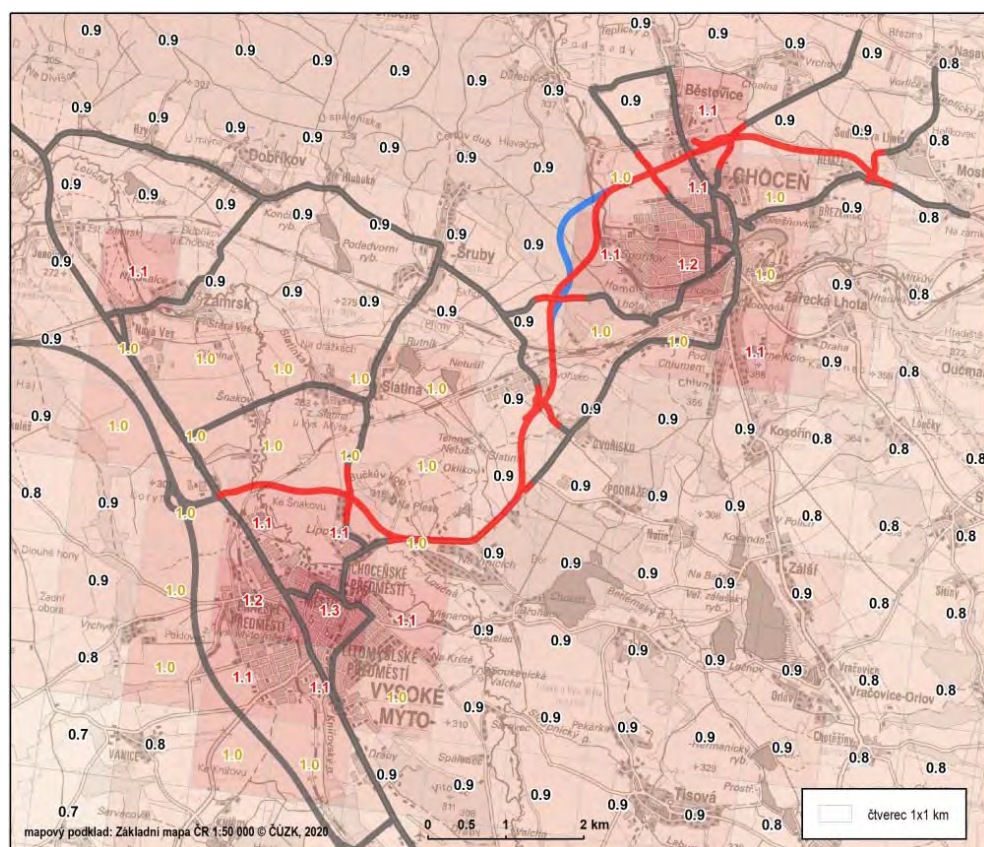
Pro doplnění jsou uvedeny hodnoty z nejbližších měřicích stanic Českého hydrometeorologického ústavu [12] v letech 2010, 2018 a 2019. Tyto stanice jsou od centra Vysokého Mýta vzdušnou čarou vzdáleny 26 km (Svratouch–ESVR), 30 km (Pardubice Dukla – EPAU), 32 km (Pardubice-Rosice – EPAO) resp. 42 km (Moravská Třebová – Piaristická – EMTP).

**Tabulka 5: Hodnoty imisního pozadí**

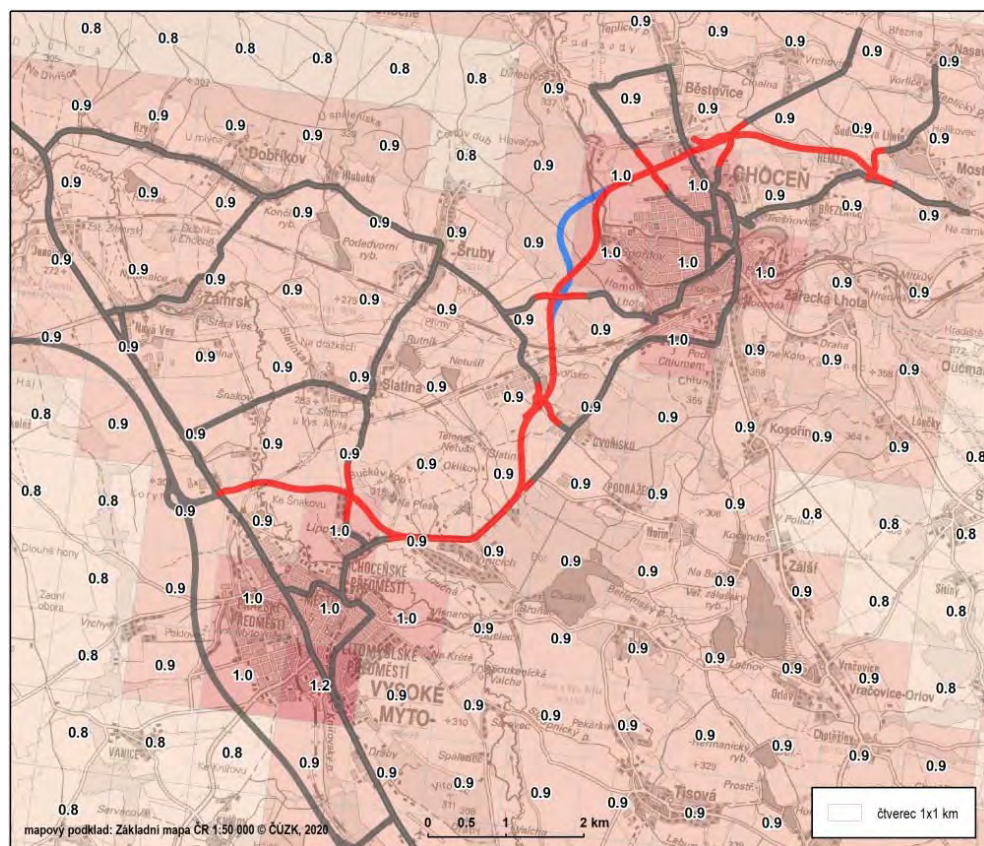
znečišťující látka		bnz[a]pr	benzen	CO	NO <sub>2</sub>			NO <sub>x</sub>	PM <sub>10</sub>		PM <sub>2,5</sub>	
doba průměrování		rok	rok	8hod	hodina		rok	rok	den		rok	rok
					max.	19. nejv. / překročení			max.	36. nejv. / překročení		
limit (µg.m <sup>-3</sup> )		1 ng/m <sup>-3</sup>	5	10 000	200 / 19 překročení		40	30	50 / 36 překročení		40	20
„pětiletí“	2010-2014	0.69- <b>1.26</b>	1.2-1.6	–	–	–	11.1-23.6	–	–	37.1-44.9	21.2-25.6	16.6-21.4
	2011-2015	0.72- <b>1.35</b>	1.1-1.4	–	–	–	11.0-23.0	–	–	37.5-44.7	21.0-25.7	16.4-20.5
	2012-2016	0.76- <b>1.42</b>	1.0-1.4	–	–	–	11.1-25.3	–	–	41.0-43.8	20.5-25.4	16.1-20.1
	2013-2017	0.70- <b>1.40</b>	0.9-1.4	–	–	–	9.4-22.5	<b>11.6-40.9</b>	–	34.9-42.9	19.9-24.8	15.4-19.3
	2014-2018	0.70- <b>1.20</b>	0.9-1.3	–	–	–	9.6-21.4	<b>12.3-37.7</b>	–	36.4-43.1	20.6-24.5	15.7-18.9
	2015-2019	0.80- <b>1.30</b>	0.8-1.2	–	–	–	8.8-20.2	<b>11.3-34.6</b>	–	35.2-41.4	19.9-23.2	15.1-17.9
Pardubice Dukla	2010	0.9	1.7	–	100.4	78.4 / 0	20.4	28.1	<b>146.6</b>	<b>53.2 / 41</b>	29.4	21.9
	2018	0.9	1.1	–	–	–	–	–	<b>83.2</b>	38.3 / 12	23.2	19.4
	2019	<b>1.0</b>	0.9		–	–	–	–	<b>83.8</b>	37.1 / 11	19.8	14.8
Pardubice- Rosice	2010	–	2.8	–	121.9	80.3 / 0	19.2	28.0	–	–	–	–
	2018	–	1.0	–	86.1	69.2 / 0	15.9	22.6	–	–	–	–
	2019	–	1.0		90.7	69.8 / 0	13.6	22.2	–	–	–	–
Svratouch	2010	–	–	–	81.2	54.5 / 0	11.1	9.8	<b>46.0</b>	25.0 / 0	14.7	10.9
	2018	–	–	–	–	–	–	–	<b>59.3</b>	27.3 / 3	17.2	11.9
	2019	–	–	–	–	–	–	–	41.5	22.8 / 0	14.0	9.6
Moravská Třebová	2010	–	–	–	–	–	16.9	–	<b>118.2</b>	40.0 / 22	24.4	–
	2018	–	–	–	72.7	60.8 / 0	17.7	28.2	<b>105.8</b>	<b>50.9 / 39</b>	28.7	<b>23.1</b>
	2019	–	–	–	74.2	56.8 / 0	15.0	25.1	<b>115.8</b>	44.0 / 23	24.3	18.9

Z uvedeného lze formulovat obecný závěr, že v zájmovém území dochází překračování imisního limitu pro roční koncentraci benzo[a]pyrenu, a to ve vazbě na zástavbu větších sídel – Vysokého Mýta, Chocně a Zámrsku. Na jižním okraji Vysokého Mýta je také překračován imisní limit pro roční koncentraci oxidů dusíku. Z údajů měřicích stanic ČHMÚ vyplývá také překračování imisního limitu pro denní koncentraci prachových částic PM<sub>10</sub> v sídlech, kde jsou tyto stanice lokalizovány. V zájmovém území k překračování 36. nejvyšší povolené hodnoty, dle map klouzavého pětiletého průměru nedochází.



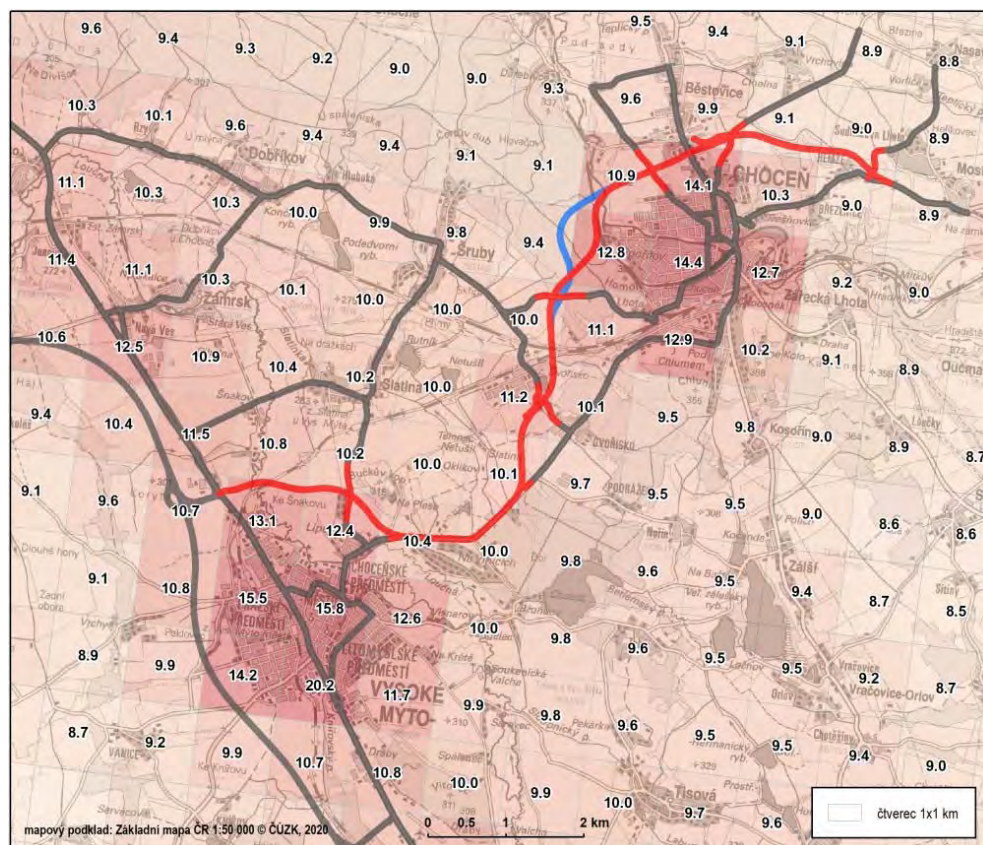


**Obrázek 4.1: Imisní pozadí – pětileté průměry 2015-2019 – benzo[a]pyren – roční průměr [ $\text{ng/m}^3$ ]**

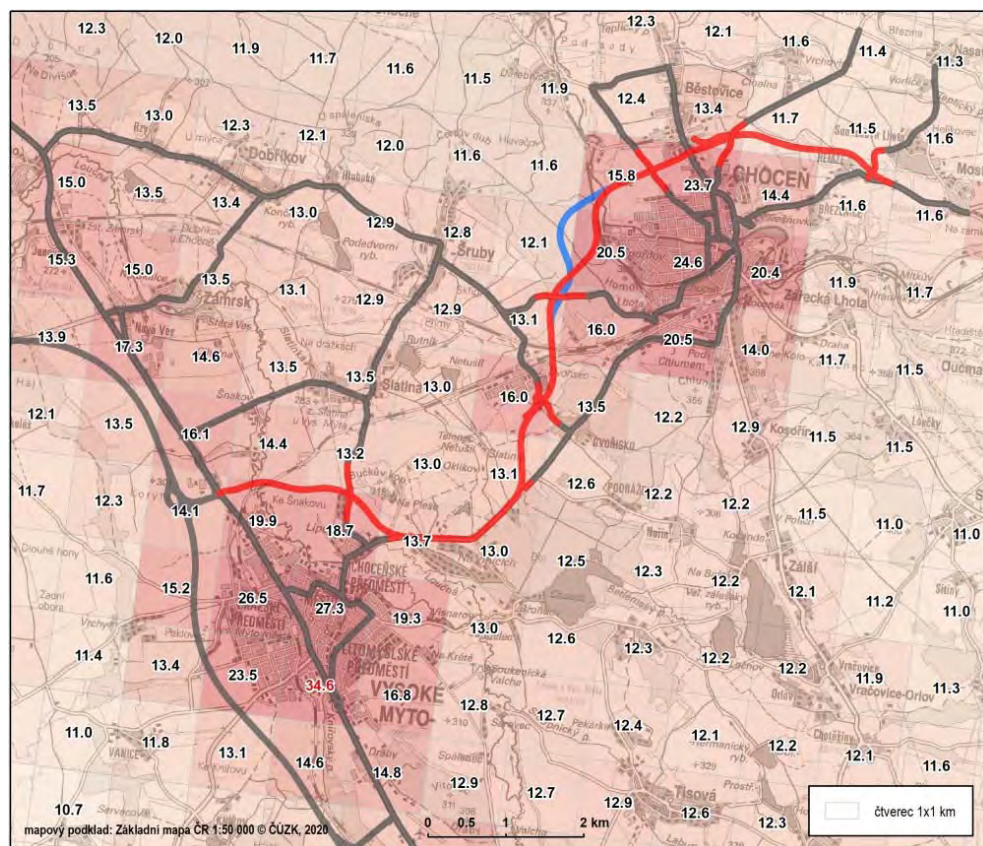


**Obrázek 4.2: Imisní pozadí – pětileté průměry 2015-2019 – benzen – roční průměr [ $\mu\text{g/m}^3$ ]**



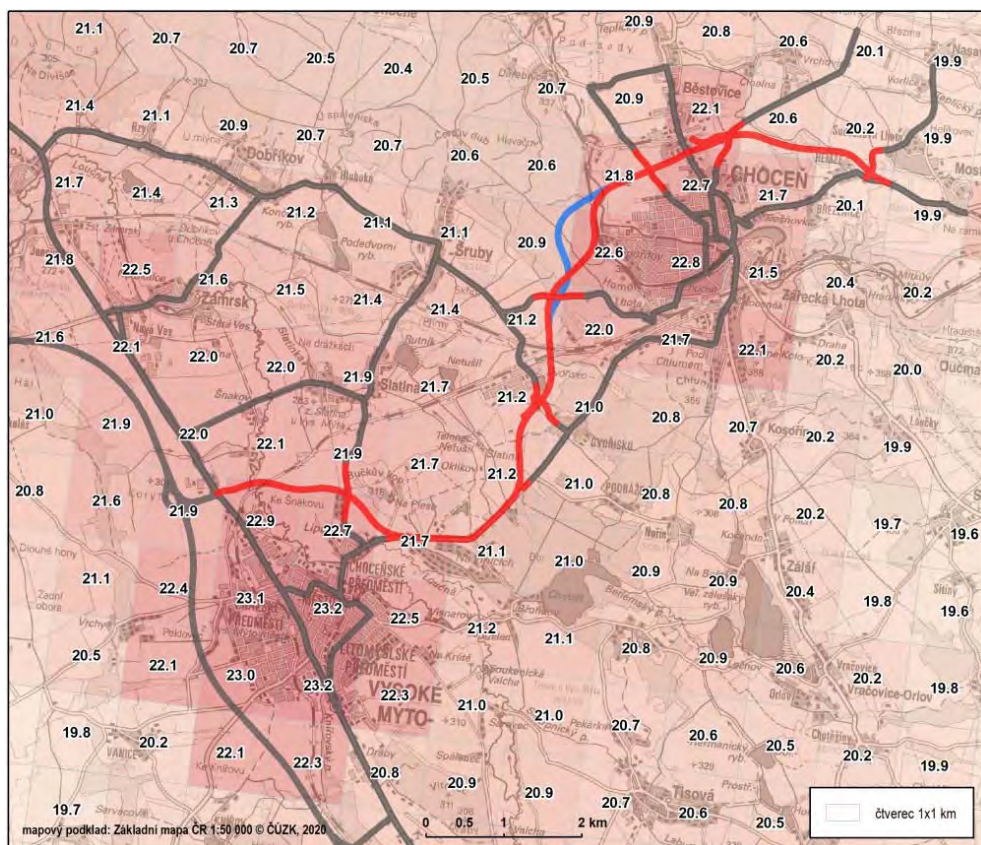


**Obrázek 4.3: Imisní pozadí – pětileté průměry 2015-2019 – NO<sub>2</sub> – roční průměr [µg/m<sup>3</sup>]**

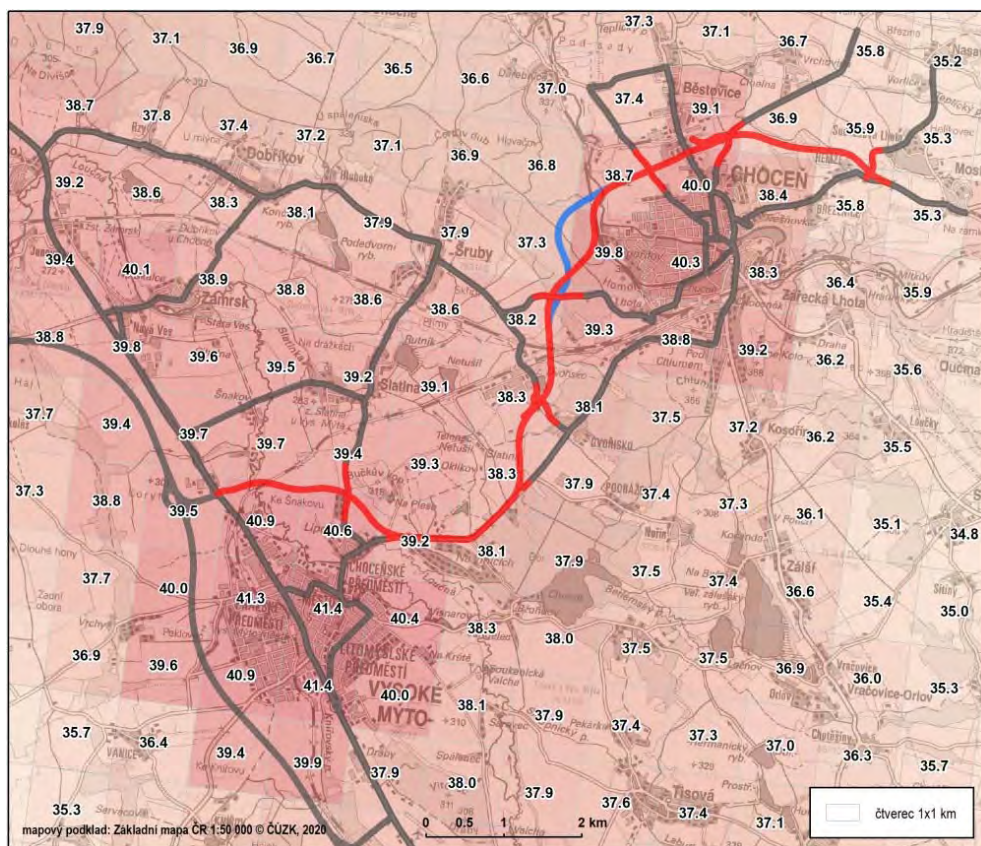


**Obrázek 4.4: Imisní pozadí – pětileté průměry 2015-2019 – NO<sub>x</sub> – roční průměr [µg/m<sup>3</sup>]**



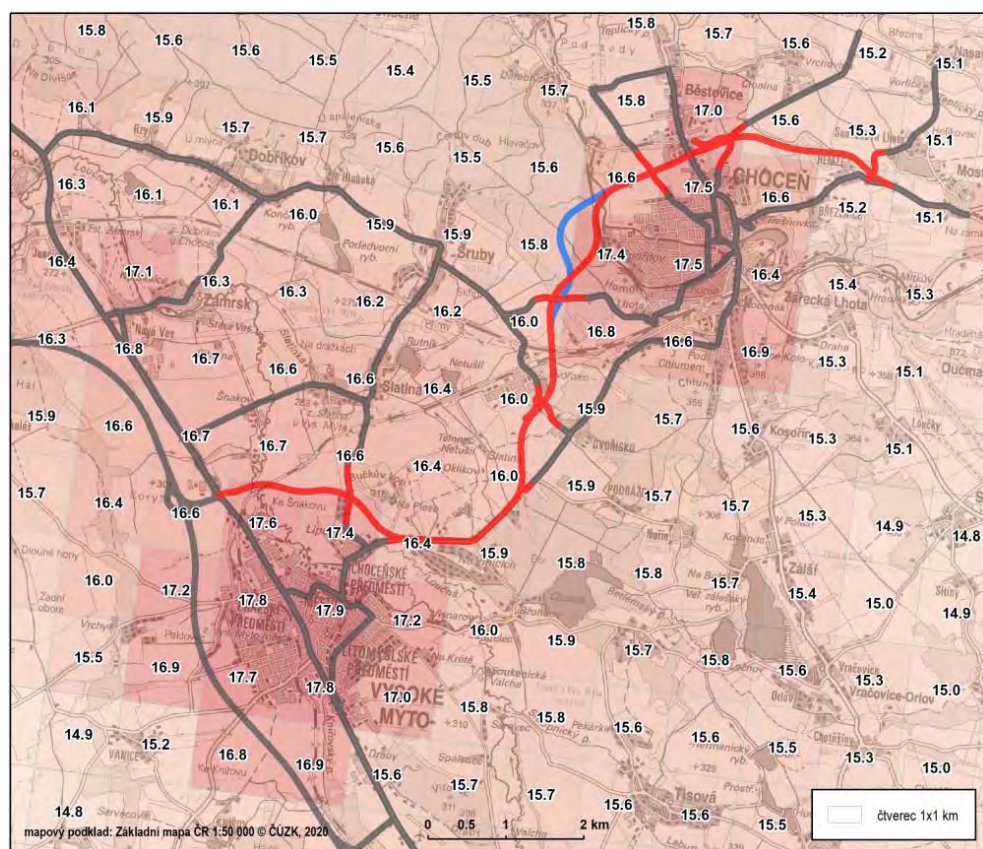


**Obrázek 4.5: Imisní pozadí – pětileté průměry 2015-2019 – PM<sub>10</sub> – roční průměr [µg/m<sup>3</sup>]**



**Obrázek 4.6: Imisní pozadí – pětileté průměry 2015-2019 – PM<sub>10</sub> – 36. nejvyšší denní hodnota [µg/m<sup>3</sup>]**





**Obrázek 4.7: Imisní pozadí – pětileté průměry 2015-2019 – PM<sub>2.5</sub> – roční průměr [μg/m<sup>3</sup>]**

## 4 Výsledky Rozptylové studie

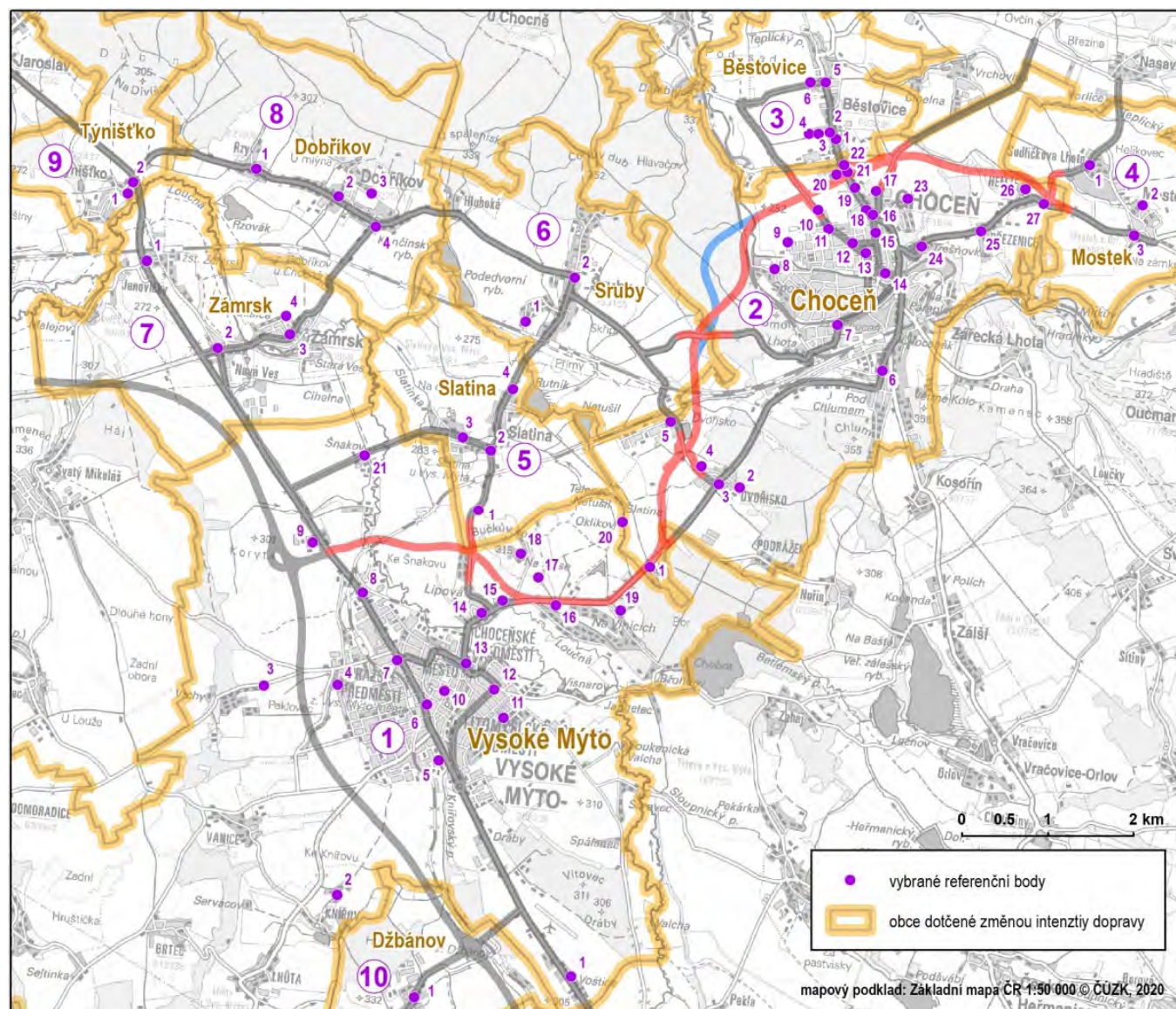
Shrnutí výsledků výpočtu imisního příspěvku hlavních znečišťujících látek z dopravy na posuzovaných silničních úsecích obsahují **Tabulky 5.1, 5.2 a 5.3**. Vizualizace je provedena **Přílohách 1-9**.

Pro tabelární prezentaci výsledků Rozptylové studie byly vybrány referenční body s cílem co nejlepší reprezentace vypočítaných hodnot a jejich změn v závislosti na posuzovaném uspořádání silniční sítě.

Body reprezentují jak nejbližší obytnou zástavbu, tak i zahradní a rekreační objekty, tedy prostory s předpokládaným trvalým, nebo častým pobytem osob. Lokalizovány jsou jak v blízkosti posuzovaných silničních úseků, tak i ve větší vzdálenosti, aby se projevil dosah změn.

Body byly vybrány nejen na území obcí dotčených výstavbou posuzovaného záměru, ale v celém území, ve kterém se projeví změny intenzit dopravy předpokládané s provozem na posuzovaném záměru.

Lokalizace vybraných referenčních bodů je patrná z následujícího obrázku. Lokace dle adresy je uvedena na následující stránce.



**Obrázek 5: Rozmístění vybraných referenčních bodů**



**1 Vysoké Mýto**

1-1	Voštické 85	1-8	Hradecká 364	1-15	Lipová 148
1-2	Knířov 12	1-9	Hradecká 407	1-16	Vinice č. ev. 350
1-3	Pražské Předměstí č. ev. 66	1-10	Tůmová 176	1-17	Na Plese 606
1-4	V Peklovicích 464	1-11	Wirthova 235	1-18	Na Plese 156
1-5	Husova 156	1-12	Českých Bratří 3	1-19	Vinice č. ev. 494
1-6	Husova 117	1-13	Choceňská 117	1-20	Na Plese 159
1-7	Riegrova 56	1-14	Zahradní 205	1-21	Šnakov 320

**2 Choceň**

2-1	Pod Babkou č. ev. 40	2-10	Újezdská 1908	2-19	Na Bílé 1094
2-2	Dvořisko 58	2-11	Újezdská 1467	2-20	Na Bílé 1231
2-3	Dvořisko 43	2-12	Újezdská 1135	2-21	Na Bílé 1425
2-4	Dvořisko 14	2-13	Újezdská 233	2-22	Na Bílé 1471
2-5	U Dvořiska 1219	2-14	Jungmannova 301	2-23	Luční 1797
2-6	Vysokomýtská 603	2-15	Záměstí 171	2-24	Choceň č. ev. 320
2-7	Pardubická 729	2-16	Na Křepčích 391	2-25	Březenice 7
2-8	U koupaliště 1281	2-17	Na Křepčích 1884	2-26	Hemže 12
2-9	Špálova 1874	2-18	Na Bílé 179	2-27	Hemže 20

**3 Běstovice**

3-1	Běstovice 77	3-4	Běstovice 141
3-2	Běstovice 2	3-5	Běstovice 37
3-3	Běstovice 64	3-6	Běstovice 92

**4 Mostek**

4-1	Sudlíčkova Lhota 6
4-2	Mostek 20
4-3	Mostek 45

**5 Slatina**

5-1	Slatina 87
5-2	Slatina 15
5-3	Slatina 24
5-4	Slatina 137

**6 Sruby**

6-1	Sruby 168
6-2	Sruby 28

**7 Zámrs**

7-1	Janovičky 34
7-2	Nová Ves 44
7-3	Zámrs 117
7-4	Zámrs 146

**8 Dobříkov**

8-1	Rzy 13
8-2	Dobříkov 124
8-3	Dobříkov 154
8-4	Dobříkov 158

**9 Týniště**

9-1	Týniště 36
9-2	Týniště 69

**10 Džbánov**

10-1	Džbánov 19
------	------------

Rozsah dotčeného území je poměrně velký, což je dáno rozsahem silničních úseků, na nichž se projeví změny intenzity dopravy spojené s realizací posuzovaného záměru.

Celkově je ovšem možné konstatovat, že vliv posuzovaného záměru na imisní situaci je malý, což je dáno poměrně nízkými intenzitami dopravy. Zcela dominantní zdroj znečišťujících látek z dopravy do ovzduší představuje dálnice D35, která pro toto posouzení vstupuje už jako součást „stávající“ silniční sítě, přestože dnes ještě v provozu není. Je třeba konstatovat, že vliv aktuálního provozu na stávající silnici I/35 by byl ještě vyšší, vzhledem k vysoké intenzitě dopravy a umístění v intravilánu sídel, kde dochází ke značnému snížení plynulosti dopravního proudu.

V následujících tabulkách jsou uvedeny výsledky výpočtu pro vybrané referenční body a dále je zde uvedena hodnota imisního pozadí klouzavého pětiletého průměru 2015-2019, dle čtverce, ve kterém je daný vybraný referenční bod umístěn.

Vyšší vypočtené hodnoty jsou vázány vždy na bezprostřední okolí posuzovaných silničních úseků a směrem od osy komunikací poměrně rychle klesají.

Obecně lze konstatovat, že imisní příspěvky jsou obecně vyšší ve Vysokém Mýtě, kde se projevuje vliv dálnice D35. Směrem k severovýchodu pak imisní příspěvky klesají, tak jak slábne vliv dálnice D35.

Porovnání **varianty Nulové** a **variant Aktivních** ukazuje pozitivní vliv v intravilánech Vysokého Mýta a Chocně, i když rozdíly nejsou velké. Mírné zhoršení imisních koncentrací se projev v návaznosti na reorganizaci dopravy v severní části Chocně, v ulicích Újezdská a na Křepčích.

Porovnání **varianty Aktivní-červené** a **varianty Aktivní-modré** ukazuje zcela nepatrné rozdíly, na hranicích nepřesnosti výpočtového modelu, při severozápadním okraji Chocně. Z tohoto důvodu nebyly hodnoty varianty Aktivní-modré přidány do tabelárního přehledu, neboť jsou prakticky totožné s hodnotami varianty Aktivní-červené.

Porovnání **varianty Aktivní bez obchvatu Běstovic** a **po realizaci obchvatu Běstovic** (provedeno v navazujících tabulkách, redukováných pouze na body, ve kterých se změna projeví, tedy v severní části Chocně a v Běstovicích) ukazuje další snížení imisních koncentrací v průtahu Běstovicemi (silnice II/ 317) a navazující ulici Na Bílé v severní části Chocně. K mírnému snížení imisních koncentrací dojde také v ulici Na Křepčích.

Porovnání s hodnotami imisního pozadí je prakticky nemožné, neboť situace v době uvedení posuzovaného záměru bude od stávající, ze které vycházejí prezentované hodnoty, značně odlišná, a to především převedením značné části dopravy ze stávající silnice I/35 na novou dálnici D35, což samozřejmě v prezentovaných hodnotách nemůže být zohledněno.

**Tabulka 5.1a: Shrnutí výsledků výpočtu – benzo[a]pyren, benzen, CO**

	benzo[a]pyren				benzen				CO		
jednotky	ng.m <sup>-3</sup>				µg.m <sup>-3</sup>				µg.m <sup>-3</sup>		
limit	1				5				10 000		
	pozadí	Nulová	Aktivní	rozdíl	pozadí	Nulová	Aktivní	rozdíl	Nulová	Aktivní	rozdíl
1-1	0.9	0.019	0.019	0.000	0.9	0.011	0.011	0.000	43.9	44.8	0.9
1-2	0.8	0.025	0.026	0.001	0.8	0.014	0.015	0.000	55.3	59.3	4.0
1-3	1.0	0.042	0.045	0.002	0.9	0.024	0.025	0.001	98.1	103.7	5.7
1-4	1.2	0.036	0.036	0.001	1.0	0.021	0.021	0.000	87.4	92.1	4.7
1-5	1.1	0.036	0.030	-0.006	1.2	0.027	0.022	-0.005	39.8	41.6	1.8
1-6	1.3	0.037	0.033	-0.003	1.0	0.028	0.025	-0.003	90.6	86.7	-3.9
1-7	1.2	0.061	0.052	-0.009	1.0	0.048	0.041	-0.007	72.4	55.4	-17.0
1-8	1.1	0.050	0.042	-0.008	0.9	0.034	0.028	-0.006	126.5	107.1	-19.5
1-9	1.0	0.051	0.056	0.005	0.9	0.032	0.035	0.003	71.3	81.2	9.9
1-10	1.3	0.025	0.021	-0.004	1.0	0.019	0.015	-0.004	64.4	56.5	-7.9
1-11	1.1	0.015	0.014	-0.002	1.0	0.011	0.009	-0.002	50.1	43.0	-7.1
1-12	1.1	0.039	0.022	-0.016	1.0	0.034	0.021	-0.014	74.3	52.4	-21.9
1-13	1.3	0.052	0.030	-0.023	1.0	0.048	0.029	-0.019	79.2	50.3	-28.9
1-14	1.1	0.049	0.027	-0.022	1.0	0.043	0.026	-0.017	73.1	35.5	-37.6
1-15	1.1	0.036	0.025	-0.011	1.0	0.027	0.020	-0.007	73.2	34.6	-38.6
1-16	1.0	0.021	0.022	0.001	0.9	0.015	0.014	0.000	38.0	45.7	7.7
1-17	1.0	0.015	0.016	0.001	0.9	0.010	0.011	0.001	30.1	24.7	-5.3
1-18	1.0	0.008	0.009	0.001	0.9	0.005	0.006	0.000	16.4	15.7	-0.7
1-19	0.9	0.011	0.012	0.001	0.9	0.008	0.008	0.000	31.3	34.9	3.7
1-20	0.9	0.009	0.011	0.002	0.9	0.006	0.007	0.001	20.0	19.9	-0.1
1-21	1.0	0.017	0.016	-0.001	0.9	0.013	0.010	-0.002	42.9	41.2	-1.6
2-1	0.9	0.021	0.022	0.001	0.9	0.015	0.015	0.000	44.5	36.9	-7.6
2-2	0.9	0.010	0.008	-0.002	0.9	0.008	0.006	-0.002	24.8	19.5	-5.3
2-3	0.9	0.025	0.016	-0.010	0.9	0.019	0.012	-0.007	55.7	33.9	-21.8
2-4	0.9	0.013	0.012	-0.002	0.9	0.010	0.008	-0.002	18.9	18.3	-0.5
2-5	0.9	0.010	0.012	0.002	0.9	0.008	0.009	0.000	15.9	15.7	-0.3
2-6	1.1	0.033	0.014	-0.018	0.9	0.031	0.014	-0.017	69.1	25.1	-44.0
2-7	1.2	0.017	0.010	-0.007	1.0	0.018	0.010	-0.008	27.8	17.8	-9.9
2-8	1.1	0.007	0.010	0.003	1.0	0.006	0.008	0.002	11.1	20.8	9.7



## Rozptylová studie

## Expertní příloha 2

	benzo[a]pyren				benzen				CO		
2-9	1.0	0.007	0.012	0.005	1.0	0.006	0.009	0.003	10.6	27.9	17.3
2-10	1.1	0.010	0.014	0.004	1.0	0.009	0.013	0.004	11.7	12.3	0.6
2-11	1.1	0.011	0.013	0.002	1.0	0.011	0.013	0.002	13.3	14.7	1.3
2-12	1.1	0.021	0.020	-0.001	1.0	0.023	0.022	-0.001	23.6	15.2	-8.3
2-13	1.1	0.023	0.018	-0.005	1.0	0.024	0.020	-0.004	21.6	15.2	-6.4
2-14	1.2	0.026	0.015	-0.011	1.0	0.026	0.016	-0.010	25.6	21.2	-4.3
2-15	1.1	0.019	0.014	-0.005	1.0	0.019	0.014	-0.005	33.1	28.0	-5.1
2-16	1.1	0.029	0.026	-0.003	1.0	0.028	0.022	-0.006	34.7	23.3	-11.4
2-17	1.1	0.010	0.017	0.007	1.0	0.010	0.013	0.003	24.9	19.0	-6.0
2-18	1.1	0.038	0.029	-0.009	1.0	0.035	0.024	-0.011	52.8	38.7	-14.1
2-19	1.1	0.024	0.022	-0.002	1.0	0.022	0.017	-0.005	46.6	28.4	-18.2
2-20	1.1	0.015	0.021	0.006	1.0	0.014	0.015	0.001	24.2	24.0	-0.2
2-21	1.1	0.021	0.026	0.006	1.0	0.019	0.019	0.000	41.8	32.0	-9.8
2-22	1.1	0.021	0.023	0.002	0.9	0.020	0.017	-0.002	43.6	30.5	-13.1
2-23	1.0	0.005	0.005	0.000	0.9	0.004	0.004	-0.001	18.4	9.8	-8.6
2-24	1.0	0.013	0.005	-0.008	0.9	0.011	0.004	-0.006	26.1	10.2	-15.9
2-25	1.0	0.011	0.004	-0.007	0.9	0.011	0.004	-0.007	26.4	8.5	-17.9
2-26	0.9	0.007	0.007	0.000	0.9	0.007	0.006	-0.001	20.6	9.1	-11.5
2-27	0.9	0.019	0.008	-0.010	0.9	0.017	0.008	-0.010	26.3	8.0	-18.3
3-1	1.1	0.019	0.019	0.000	0.9	0.018	0.015	-0.003	37.2	37.3	0.1
3-2	1.1	0.022	0.022	0.000	0.9	0.020	0.017	-0.003	50.3	33.4	-16.9
3-3	0.9	0.011	0.013	0.002	0.9	0.010	0.010	0.000	24.4	23.6	-0.8
3-4	0.9	0.008	0.011	0.003	0.9	0.008	0.009	0.001	17.5	20.0	2.4
3-5	0.9	0.015	0.015	0.000	0.9	0.014	0.012	-0.002	50.2	37.7	-12.6
3-6	0.9	0.009	0.013	0.005	0.9	0.008	0.013	0.005	24.8	20.1	-4.7
4-1	0.8	0.003	0.003	0.000	0.9	0.003	0.003	0.000	13.7	8.5	-5.2
4-2	0.8	0.002	0.002	0.000	0.9	0.002	0.002	0.000	9.6	6.6	-2.9
4-3	0.8	0.012	0.011	-0.001	0.9	0.012	0.012	0.000	19.7	18.4	-1.3
5-1	1.0	0.012	0.013	0.001	0.9	0.009	0.010	0.001	30.5	30.4	-0.2
5-2	1.0	0.012	0.011	-0.001	0.9	0.011	0.009	-0.002	25.2	24.9	-0.3
5-3	1.0	0.017	0.011	-0.005	0.9	0.015	0.009	-0.007	31.2	27.2	-4.1
5-4	1.0	0.010	0.009	-0.001	0.9	0.008	0.007	-0.002	21.9	21.1	-0.8
6-1	0.9	0.008	0.008	0.000	0.9	0.006	0.005	-0.001	16.4	16.6	0.2
6-2	0.9	0.009	0.008	-0.001	0.9	0.008	0.006	-0.002	19.2	17.3	-1.9
7-1	0.9	0.022	0.023	0.001	0.9	0.013	0.014	0.001	80.2	83.4	3.2
7-2	1.0	0.031	0.032	0.001	0.9	0.021	0.021	0.000	95.4	99.8	4.4
7-3	0.9	0.017	0.017	0.000	0.9	0.012	0.012	0.000	42.7	45.9	3.2
7-4	0.9	0.014	0.014	0.000	0.9	0.010	0.009	0.000	40.7	43.9	3.2
8-1	0.9	0.010	0.009	-0.002	0.9	0.008	0.006	-0.003	34.0	35.3	1.3
8-2	0.9	0.009	0.008	-0.001	0.9	0.007	0.005	-0.002	26.0	27.3	1.3
8-3	0.9	0.008	0.007	0.000	0.9	0.005	0.005	-0.001	23.6	25.3	1.8
8-4	0.9	0.010	0.009	-0.001	0.9	0.008	0.007	-0.002	22.8	24.9	2.0
9-1	0.9	0.017	0.018	0.001	0.9	0.010	0.011	0.000	68.3	71.2	2.9
9-2	0.9	0.023	0.024	0.001	0.9	0.014	0.015	0.001	66.8	70.0	3.2
10-1	0.8	0.025	0.025	0.000	0.8	0.015	0.015	0.000	53.9	57.5	3.6

**Tabulka 5.1b: Shrnutí výsledků výpočtu – benzo[a]pyren, benzen, CO – změna po realizaci obchvatu Běstovic**

jednotky limit	benzo[a]pyren ng.m <sup>-3</sup>				benzen μg.m <sup>-3</sup>				CO μg.m <sup>-3</sup>		
	1				5				10 000		
	pozadí	Nulová	Aktivní	Aktivní – Běstovice	pozadí	Nulová	Aktivní	Aktivní – Běstovice	Nulová	Aktivní	Aktivní – Běstovice
2-15	1.1	0.019	0.014	0.013	1.0	0.019	0.014	0.013	33.1	28.0	18.6
2-16	1.1	0.029	0.026	0.017	1.0	0.028	0.022	0.017	34.7	23.3	17.5
2-17	1.1	0.010	0.017	0.013	1.0	0.010	0.013	0.012	24.9	19.0	13.6
2-18	1.1	0.038	0.029	0.013	1.0	0.035	0.024	0.012	52.8	38.7	11.4
2-19	1.1	0.024	0.022	0.012	1.0	0.022	0.017	0.010	46.6	28.4	15.9
2-20	1.1	0.015	0.021	0.017	1.0	0.014	0.015	0.013	24.2	24.0	25.0
2-21	1.1	0.021	0.026	0.020	1.0	0.019	0.019	0.015	41.8	32.0	27.3
2-22	1.1	0.021	0.023	0.015	0.9	0.020	0.017	0.012	43.6	30.5	24.0
3-1	1.1	0.019	0.019	0.011	0.9	0.018	0.015	0.009	37.2	37.3	30.8
3-2	1.1	0.022	0.022	0.011	0.9	0.020	0.017	0.009	50.3	33.4	30.0
3-3	0.9	0.011	0.013	0.010	0.9	0.010	0.010	0.007	24.4	23.6	23.1
3-4	0.9	0.008	0.011	0.009	0.9	0.008	0.009	0.007	17.5	20.0	19.4
3-5	0.9	0.015	0.015	0.009	0.9	0.014	0.012	0.007	50.2	37.7	18.1
3-6	0.9	0.009	0.013	0.008	0.9	0.008	0.013	0.007	24.8	20.1	15.5

Maximální vypočtené imisní příspěvky benzo[a]pyrenu dosahují 14 % imisního limitu a jsou vázány na bezprostřední okolí dálnice D35. Ve vybraných referenčních bodech je nejvyšší hodnota 6 % imisního limitu, a to podél stávající silnice I/35 ve Vysokém Mýtě, ve variantě Nulové. V ostatních referenčních bodech převažují imisní příspěvky kolem nižších jednotek procent limitu.

Vizualizace rozložení imisních příspěvků je provedena v **Příloze 1**.

Ve stávajícím stavu dochází k překračování imisního limitu pro benzo[a]pyren, ve vazbě na intravilán Vysokého Mýta, Chocně a Zámrsku. Realizace posuzovaného záměru bude mít na změnu situace poměrně malý, resp. spíše mírně pozitivní vliv, protože hlavní zdroje této látky do ovzduší představují lokální topeniště a dálkový transport.

Maximální vypočtené imisní příspěvky benzenu dosahují 1.6 % imisního limitu a jejich prostorová distribuce je obdobná jako u předchozí látky. Ve vybraných referenčních bodech je nejvyšší hodnota 1 % imisního limitu, a to podél stávající silnice I/35 ve Vysokém Mýtě, ve variantě Nulové. V ostatních referenčních bodech převažují imisní příspěvky kolem desetin procent limitu.

Vizualizace rozložení imisních příspěvků je provedena v **Příloze 2**.

V žádném vybraném referenčním bodě nebude v součtu se stávajícím imisním pozadím překročen imisní limit, a to ani v místech s nejvyšším imisním příspěvkem.

Maximální vypočtené imisní příspěvky oxidu uhelnatého dosahují 2.4 % imisního limitu a jejich prostorová distribuce je obdobná jako u předchozích látek. Ve vybraných referenčních bodech je nejvyšší hodnota 1.3 % imisního limitu, a to podél stávající silnice I/35 ve Vysokém Mýtě, ve variantě Nulové. V ostatních referenčních bodech převažují imisní příspěvky kolem desetin procent limitu.

Vizualizace rozložení imisních příspěvků je provedena v **Příloze 3**.

Tabulka 5.2a: Shrnutí výsledků výpočtu – NO<sub>2</sub> a NO<sub>x</sub>

jednotky limit	NO <sub>2</sub> μg.m <sup>-3</sup>							NO <sub>x</sub> μg.m <sup>-3</sup>			
	40				200			30			
	pozadí	Nulová	Aktivní	rozdíl	Nulová	Aktivní	rozdíl	pozadí	Nulová	Aktivní	rozdíl
1-1	10.8	0.28	0.28	0.00	15.66	15.38	-0.28	14.2	1.32	1.30	-0.01
1-2	9.4	0.42	0.43	0.01	20.23	21.60	1.37	12.0	1.62	1.65	0.03
1-3	10.8	0.59	0.61	0.02	34.88	36.54	1.66	15.2	2.68	2.81	0.13
1-4	15.5	0.55	0.55	0.00	28.67	29.87	1.21	26.5	2.32	2.33	0.01
1-5	20.2	0.51	0.44	-0.07	16.89	17.53	0.64	34.6	2.57	2.06	-0.51
1-6	15.8	0.52	0.47	-0.04	20.82	21.06	0.25	27.3	2.58	2.29	-0.29
1-7	15.5	0.75	0.65	-0.10	18.17	18.64	0.47	26.5	4.52	3.69	-0.83
1-8	13.1	0.69	0.60	-0.09	26.70	24.24	-2.46	19.9	3.89	3.17	-0.72
1-9	10.7	0.71	0.75	0.04	18.92	18.92	0.00	14.1	3.55	3.94	0.40
1-10	15.8	0.41	0.36	-0.05	19.95	18.88	-1.07	27.3	1.77	1.41	-0.36
1-11	12.6	0.28	0.26	-0.02	18.44	17.80	-0.64	19.3	1.04	0.89	-0.15
1-12	12.6	0.48	0.33	-0.14	20.99	19.03	-1.95	19.3	2.80	1.51	-1.30
1-13	15.8	0.65	0.41	-0.24	19.35	17.95	-1.40	27.3	4.21	2.14	-2.07
1-14	12.4	0.58	0.38	-0.21	15.16	16.03	0.87	18.7	3.80	1.85	-1.94
1-15	12.4	0.44	0.35	-0.09	14.33	15.80	1.47	18.7	2.59	1.70	-0.89
1-16	10.4	0.31	0.32	0.01	12.69	14.63	1.94	13.7	1.48	1.53	0.05
1-17	10.4	0.26	0.28	0.02	8.53	8.97	0.44	13.7	1.04	1.15	0.11
1-18	10.0	0.16	0.17	0.01	6.70	6.70	0.00	13.0	0.55	0.62	0.07
1-19	10.0	0.19	0.21	0.01	8.74	10.68	1.94	13.0	0.78	0.84	0.06
1-20	10.1	0.18	0.20	0.02	11.49	11.50	0.00	13.1	0.62	0.74	0.12
1-21	10.8	0.32	0.32	0.00	13.85	13.76	-0.09	14.4	1.10	1.08	-0.02
2-1	10.1	0.27	0.28	0.01	9.37	9.20	-0.17	13.1	1.56	1.62	0.06
2-2	10.1	0.19	0.17	-0.02	7.64	7.38	-0.26	13.5	0.74	0.58	-0.16
2-3	10.1	0.30	0.23	-0.07	12.26	8.78	-3.47	13.5	1.87	1.17	-0.71
2-4	10.1	0.22	0.21	-0.01	9.40	9.62	0.22	13.5	0.95	0.85	-0.10
2-5	11.2	0.18	0.21	0.03	9.34	9.34	0.00	16.0	0.67	0.86	0.19
2-6	10.2	0.40	0.21	-0.18	10.99	8.14	-2.85	14.0	2.90	1.22	-1.68
2-7	14.4	0.23	0.18	-0.05	10.54	7.80	-2.74	24.6	1.16	0.70	-0.46
2-8	12.8	0.15	0.18	0.03	6.18	6.51	0.33	20.5	0.49	0.71	0.22
2-9	10.9	0.15	0.19	0.04	5.89	6.94	1.04	15.8	0.51	0.84	0.33
2-10	14.1	0.17	0.20	0.03	5.69	5.82	0.13	23.7	0.71	1.02	0.31
2-11	14.1	0.18	0.19	0.01	7.39	6.17	-1.22	23.7	0.79	0.94	0.16
2-12	14.1	0.25	0.24	-0.02	7.92	5.99	-1.93	23.7	1.42	1.35	-0.07
2-13	14.1	0.27	0.23	-0.04	8.76	6.75	-2.00	23.7	1.56	1.27	-0.29
2-14	14.4	0.30	0.21	-0.10	10.32	7.87	-2.45	24.6	1.91	1.11	-0.80
2-15	14.1	0.24	0.20	-0.04	8.97	6.97	-2.00	23.7	1.32	1.03	-0.29
2-16	14.1	0.34	0.31	-0.03	8.90	6.68	-2.21	23.7	2.27	2.11	-0.16
2-17	14.1	0.15	0.22	0.07	6.78	5.94	-0.85	23.7	0.72	1.38	0.66
2-18	14.1	0.41	0.34	-0.07	7.72	5.93	-1.79	23.7	2.98	2.38	-0.60
2-19	14.1	0.30	0.28	-0.02	8.70	7.10	-1.61	23.7	1.92	1.79	-0.14
2-20	14.1	0.22	0.27	0.05	6.49	8.14	1.65	23.7	1.19	1.65	0.46
2-21	14.1	0.27	0.32	0.05	8.41	8.91	0.50	23.7	1.72	2.16	0.44
2-22	9.9	0.27	0.29	0.02	8.32	8.90	0.58	13.4	1.77	1.89	0.12
2-23	10.3	0.09	0.09	0.00	4.06	3.24	-0.82	14.4	0.36	0.36	0.01
2-24	10.3	0.13	0.08	-0.06	4.22	2.77	-1.44	14.4	0.83	0.33	-0.50
2-25	10.3	0.12	0.07	-0.06	4.77	2.50	-2.27	14.4	0.83	0.31	-0.53
2-26	9.0	0.09	0.09	0.00	4.71	2.54	-2.17	11.6	0.54	0.50	-0.04
2-27	9.0	0.17	0.10	-0.07	4.11	2.15	-1.96	11.6	1.31	0.62	-0.70
3-1	9.9	0.25	0.26	0.01	6.76	11.43	4.67	13.4	1.60	1.63	0.03
3-2	9.9	0.27	0.28	0.01	8.40	11.54	3.14	13.4	1.79	1.80	0.01
3-3	9.6	0.17	0.20	0.02	6.13	9.15	3.01	12.4	0.87	1.03	0.16
3-4	9.6	0.15	0.18	0.03	6.30	8.42	2.12	12.4	0.67	0.86	0.19
3-5	9.6	0.19	0.20	0.01	8.22	9.60	1.38	12.4	1.19	1.17	-0.02

	NO <sub>2</sub>							NO <sub>x</sub>			
3-6	9.6	0.15	0.18	0.04	6.05	7.86	1.81	12.4	0.71	1.00	0.29
4-1	8.9	0.05	0.05	0.00	3.43	2.80	-0.62	11.6	0.19	0.20	0.01
4-2	8.9	0.04	0.04	0.00	3.07	2.53	-0.54	11.6	0.15	0.16	0.00
4-3	8.9	0.13	0.13	0.00	3.26	3.37	0.11	11.6	0.94	0.95	0.00
5-1	10.2	0.25	0.26	0.01	13.56	13.58	0.01	13.2	0.79	0.89	0.09
5-2	10.2	0.22	0.22	0.00	11.45	11.44	-0.01	13.5	0.80	0.76	-0.05
5-3	10.2	0.27	0.24	-0.03	12.08	11.68	-0.41	13.5	1.09	0.76	-0.33
5-4	10.2	0.20	0.20	0.00	10.15	10.11	-0.04	13.5	0.65	0.60	-0.05
6-1	10.0	0.18	0.19	0.00	8.00	8.04	0.04	12.9	0.52	0.51	-0.01
6-2	9.8	0.19	0.18	-0.01	7.48	7.50	0.01	12.8	0.62	0.54	-0.08
7-1	11.4	0.42	0.44	0.01	35.67	37.03	1.36	15.3	1.46	1.54	0.08
7-2	12.5	0.52	0.53	0.01	34.88	36.73	1.85	17.3	2.03	2.06	0.03
7-3	10.3	0.34	0.34	0.00	17.76	19.25	1.50	13.5	1.10	1.10	0.00
7-4	10.3	0.32	0.32	0.00	17.76	19.23	1.47	13.5	0.92	0.94	0.01
8-1	10.1	0.25	0.24	-0.01	17.55	18.80	1.25	13.0	0.68	0.55	-0.13
8-2	10.3	0.22	0.21	-0.01	13.40	14.09	0.68	13.4	0.58	0.50	-0.09
8-3	10.3	0.21	0.20	0.00	13.78	13.87	0.10	13.4	0.49	0.47	-0.02
8-4	10.3	0.23	0.22	-0.01	13.32	12.57	-0.75	13.4	0.66	0.58	-0.08
9-1	11.1	0.38	0.39	0.01	37.75	39.33	1.58	15.0	1.12	1.16	0.04
9-2	11.1	0.41	0.42	0.01	34.19	35.78	1.58	15.0	1.54	1.62	0.08
10-1	9.4	0.39	0.39	0.00	24.53	26.08	1.55	12.1	1.59	1.59	0.01

| Tabulka 5.2b: Shrnutí výsledků výpočtu – NO<sub>2</sub> a NO<sub>x</sub> – změna po realizaci obchvatu Běstovic

jednotky limit	NO <sub>2</sub> μg.m <sup>-3</sup>							NO <sub>x</sub> μg.m <sup>-3</sup>			
	40				200			30			
	pozadí	Nulová	Aktivní	Aktivní – Běstovice	Nulová	Aktivní	Aktivní – Běstovice	pozadí	Nulová	Aktivní	Aktivní – Běstovice
2-15	14.1	0.24	0.20	0.18	8.97	6.97	6.96	23.7	1.32	1.03	0.91
2-16	14.1	0.34	0.31	0.22	8.90	6.68	6.19	23.7	2.27	2.11	1.24
2-17	14.1	0.15	0.22	0.18	6.78	5.94	5.67	23.7	0.72	1.38	0.95
2-18	14.1	0.41	0.34	0.18	7.72	5.93	5.93	23.7	2.98	2.38	0.95
2-19	14.1	0.30	0.28	0.18	8.70	7.10	6.36	23.7	1.92	1.79	0.91
2-20	14.1	0.22	0.27	0.22	6.49	8.14	8.31	23.7	1.19	1.65	1.28
2-21	14.1	0.27	0.32	0.24	8.41	8.91	8.53	23.7	1.72	2.16	1.50
2-22	9.9	0.27	0.29	0.20	8.32	8.90	8.31	13.4	1.77	1.89	1.10
3-1	9.9	0.25	0.26	0.18	6.76	11.43	10.79	13.4	1.60	1.63	0.86
3-2	9.9	0.27	0.28	0.17	8.40	11.54	11.51	13.4	1.79	1.80	0.86
3-3	9.6	0.17	0.20	0.16	6.13	9.15	9.07	12.4	0.87	1.03	0.70
3-4	9.6	0.15	0.18	0.15	6.30	8.42	8.34	12.4	0.67	0.86	0.65
3-5	9.6	0.19	0.20	0.15	8.22	9.60	8.60	12.4	1.19	1.17	0.66
3-6	9.6	0.15	0.18	0.14	6.05	7.86	7.61	12.4	0.71	1.00	0.62

Maximální vypočtené imisní příspěvky k roční koncentraci NO<sub>2</sub> dosahují 3.5 % imisního limitu a jsou vázány na bezprostřední okolí dálnice D35. Ve vybraných referenčních bodech je nejvyšší hodnota 1.9 % imisního limitu, a to podél stávající silnice I/35 ve Vysokém Mýtě, ve variantě Nulové. V ostatních referenčních bodech převažují imisní příspěvky kolem desetin až jednotek procent limitu.

Vizualizace rozložení imisních příspěvků je provedena v Příloze 4.

Ve stávajícím stavu imisní limit překračován není, a nebude ani v součtu s vypočtenými hodnotami.

Maximální vypočtené imisní příspěvky hodinové koncentraci NO<sub>2</sub> dosahují 40 % imisního limitu a jsou vázané na dálnici D35, s významným ovlivněním rozfukáváním v převažujícím směru větru. Ve vybraných referenčních bodech je nejvyšší hodnota do 18 % imisního limitu, a to podél stávající silnice I/35. V ostatních referenčních

bodech převažují imisní příspěvky kolem jednotek až deset procent limitu. Relativně vysoké imisní příspěvky této látky jsou dány silniční dopravou, jako dominantního zdroje této látky do ovzduší.

Vizualizace rozložení imisních příspěvků je provedena v **Příloze 5**.

Maximální vypočtené imisní příspěvky oxidů dusíku dosahují 35 % imisního limitu a jejich prostorová distribuce je obdobná jako u předchozích látek. Ve vybraných referenčních bodech je nejvyšší hodnota 15 % imisního limitu, a to podél stávající silnice I/35 ve Vysokém Mýtě, ve variantě Nulové. V ostatních referenčních bodech převažují imisní příspěvky kolem jednotek až deset procent limitu. Relativně vysoké imisní příspěvky této látky jsou dány silniční dopravou, jako dominantního zdroje této látky do ovzduší.

Vizualizace rozložení imisních příspěvků je provedena v **Příloze 6**.

Ve stávajícím stavu dochází k překračování imisního limitu roční průměr oxidů dusíku, ve vazbě na intravilán Vysokého Mýta. Jedním z faktorů bude pravděpodobně provoz na stávající silnici I/35, který však v modelovaných situacích nenastává, vlivem přerozdelení podstatné části dopravy na dálnici D35. Je tedy možné předpokládat, že v nové situaci imisní limit překračován nebude.

**Tabulka 5.3a: Shrnutí výsledků výpočtu – PM<sub>10</sub> a PM<sub>2.5</sub>**

jednotky	PM <sub>10</sub>								PM <sub>2.5</sub>			
	μg.m <sup>-3</sup>								μg.m <sup>-3</sup>			
	40				50				20			
limit	pozadí	nulová	aktivní	rozdíl	pozadí	nulová	aktivní	rozdíl	pozadí	nulová	aktivní	rozdíl
1-1	20.8	0.75	0.75	0.00	38.0	5.33	5.50	0.17	15.7	0.25	0.24	0.00
1-2	20.4	0.61	0.63	0.01	36.9	6.36	6.73	0.37	15.3	0.22	0.23	0.00
1-3	22.4	1.00	1.04	0.04	40.0	11.20	11.85	0.66	17.2	0.36	0.38	0.01
1-4	23.1	0.89	0.89	0.01	41.3	10.74	11.16	0.42	17.8	0.32	0.32	0.00
1-5	23.2	1.13	0.96	-0.17	41.4	4.54	4.51	-0.03	17.8	0.41	0.34	-0.07
1-6	23.2	1.01	0.91	-0.10	41.4	8.83	8.24	-0.58	17.9	0.38	0.34	-0.04
1-7	23.1	1.61	1.36	-0.24	41.3	7.11	6.03	-1.08	17.8	0.64	0.53	-0.11
1-8	22.9	1.48	1.33	-0.15	40.9	12.94	11.71	-1.23	17.6	0.58	0.49	-0.09
1-9	21.9	1.62	1.69	0.07	39.5	7.44	7.95	0.50	16.6	0.58	0.61	0.03
1-10	23.2	0.73	0.61	-0.12	41.4	6.26	5.80	-0.46	17.9	0.27	0.22	-0.05
1-11	22.5	0.45	0.39	-0.05	40.4	5.19	4.75	-0.44	17.2	0.16	0.14	-0.02
1-12	22.5	1.35	0.87	-0.48	40.4	8.17	6.03	-2.14	17.2	0.48	0.28	-0.20
1-13	23.2	1.64	1.00	-0.64	41.4	6.51	5.16	-1.34	17.9	0.64	0.35	-0.29
1-14	22.7	1.31	0.78	-0.53	40.6	5.22	4.21	-1.00	17.4	0.53	0.28	-0.25
1-15	22.7	1.10	0.76	-0.34	40.6	6.32	4.26	-2.06	17.4	0.41	0.27	-0.14
1-16	21.7	0.65	0.61	-0.04	39.2	4.45	5.15	0.70	16.4	0.24	0.22	-0.02
1-17	21.7	0.46	0.47	0.01	39.2	2.72	2.69	-0.03	16.4	0.17	0.17	0.00
1-18	21.7	0.25	0.26	0.02	39.3	1.70	1.81	0.11	16.4	0.09	0.09	0.01
1-19	21.1	0.35	0.35	0.00	38.1	3.58	4.08	0.50	15.9	0.13	0.13	0.00
1-20	21.2	0.30	0.32	0.03	38.3	2.58	2.45	-0.13	16.0	0.11	0.11	0.01
1-21	22.1	0.87	0.60	-0.26	39.7	5.67	4.90	-0.77	16.7	0.26	0.20	-0.07
2-1	21.2	0.71	0.64	-0.07	38.3	5.43	4.68	-0.75	16.0	0.26	0.23	-0.03
2-2	21.0	0.35	0.31	-0.04	38.1	2.66	2.31	-0.35	15.9	0.12	0.10	-0.02
2-3	21.0	0.90	0.69	-0.22	38.1	7.73	5.49	-2.24	15.9	0.32	0.23	-0.10
2-4	21.0	0.55	0.52	-0.03	38.1	2.56	2.46	-0.10	15.9	0.18	0.17	-0.02
2-5	21.2	0.51	0.56	0.04	38.3	1.96	2.07	0.11	16.0	0.16	0.18	0.02
2-6	22.1	1.01	0.66	-0.35	39.2	5.78	3.93	-1.85	16.9	0.42	0.23	-0.19
2-7	22.8	0.74	0.55	-0.19	40.3	4.21	3.01	-1.20	17.5	0.24	0.17	-0.07
2-8	22.6	0.27	0.38	0.12	39.8	1.25	3.89	2.64	17.4	0.09	0.13	0.03
2-9	21.8	0.29	0.47	0.18	38.7	1.20	4.79	3.59	16.6	0.10	0.15	0.05

## Rozptylová studie

## Expertní příloha 2

	PM <sub>10</sub>								PM <sub>2.5</sub>			
2-10	22.7	0.53	0.84	0.30	40.0	1.94	2.91	0.96	17.5	0.17	0.25	0.08
2-11	22.7	0.57	0.78	0.21	40.0	2.32	3.21	0.89	17.5	0.18	0.24	0.05
2-12	22.7	1.09	1.18	0.09	40.0	3.76	3.28	-0.48	17.5	0.34	0.35	0.01
2-13	22.7	1.15	1.13	-0.02	40.0	3.43	3.69	0.26	17.5	0.36	0.34	-0.02
2-14	22.8	1.29	1.07	-0.22	40.3	4.99	5.93	0.94	17.5	0.42	0.32	-0.10
2-15	22.7	0.92	0.96	0.03	40.0	5.81	7.50	1.69	17.5	0.30	0.29	-0.01
2-16	22.7	1.57	2.12	0.55	40.0	5.92	5.92	0.00	17.5	0.51	0.63	0.12
2-17	22.7	0.54	1.37	0.84	40.0	3.45	6.31	2.86	17.5	0.17	0.41	0.24
2-18	22.7	1.85	2.20	0.36	40.0	8.25	10.15	1.91	17.5	0.62	0.67	0.05
2-19	22.7	1.19	1.57	0.38	40.0	6.82	7.31	0.49	17.5	0.40	0.48	0.08
2-20	22.7	0.74	1.28	0.54	40.0	3.39	4.13	0.74	17.5	0.25	0.40	0.15
2-21	22.7	1.07	1.75	0.68	40.0	5.72	6.60	0.88	17.5	0.36	0.54	0.18
2-22	22.1	1.10	1.60	0.50	39.1	6.18	7.15	0.97	17.0	0.37	0.49	0.12
2-23	21.7	0.24	0.29	0.05	38.4	1.90	1.50	-0.39	16.6	0.08	0.09	0.01
2-24	21.7	0.62	0.36	-0.26	38.4	2.96	1.72	-1.24	16.6	0.19	0.10	-0.09
2-25	21.7	0.63	0.34	-0.29	38.4	6.49	3.22	-3.27	16.6	0.20	0.10	-0.10
2-26	20.1	0.42	0.36	-0.06	35.8	3.31	1.79	-1.52	15.2	0.13	0.11	-0.02
2-27	20.1	1.17	0.53	-0.65	35.8	8.08	2.87	-5.20	15.2	0.36	0.16	-0.20
3-1	22.1	1.01	1.38	0.37	39.1	5.20	6.61	1.41	17.0	0.34	0.43	0.09
3-2	22.1	1.15	1.56	0.40	39.1	8.06	9.25	1.19	17.0	0.38	0.48	0.09
3-3	20.9	0.56	0.82	0.26	37.4	3.64	4.16	0.52	15.8	0.19	0.25	0.07
3-4	20.9	0.43	0.66	0.22	37.4	2.53	2.91	0.38	15.8	0.14	0.20	0.06
3-5	20.9	0.83	1.10	0.27	37.4	8.77	11.03	2.27	15.8	0.27	0.33	0.06
3-6	20.9	0.66	0.93	0.27	37.4	4.18	5.04	0.86	15.8	0.20	0.28	0.08
4-1	19.9	0.19	0.17	-0.02	35.3	2.48	1.71	-0.78	15.1	0.06	0.05	-0.01
4-2	19.9	0.11	0.08	-0.03	35.3	1.89	1.20	-0.69	15.1	0.04	0.03	-0.01
4-3	19.9	0.72	0.40	-0.32	35.3	4.95	2.88	-2.07	15.1	0.23	0.15	-0.08
5-1	21.9	0.52	0.40	-0.12	39.4	3.54	2.75	-0.79	16.6	0.16	0.12	-0.03
5-2	21.9	0.46	0.49	0.02	39.2	4.01	3.84	-0.17	16.6	0.15	0.16	0.01
5-3	21.9	0.72	0.57	-0.15	39.2	3.38	3.02	-0.36	16.6	0.21	0.17	-0.04
5-4	21.9	1.54	0.72	-0.81	39.2	6.47	4.10	-2.37	16.6	0.43	0.21	-0.22
6-1	21.4	0.28	0.40	0.12	38.6	6.25	7.89	1.64	16.2	0.09	0.12	0.03
6-2	21.1	0.34	0.29	-0.05	37.9	1.95	1.86	-0.09	15.9	0.11	0.09	-0.01
7-1	21.8	0.46	0.37	-0.09	39.4	2.81	2.61	-0.19	16.4	0.14	0.12	-0.03
7-2	22.1	0.88	0.82	-0.06	39.8	9.51	9.52	0.00	16.8	0.28	0.27	-0.01
7-3	21.6	0.73	0.67	-0.06	38.9	5.27	5.40	0.13	16.3	0.23	0.21	-0.02
7-4	21.6	0.53	0.49	-0.04	38.9	4.84	5.01	0.17	16.3	0.17	0.16	-0.01
8-1	21.1	0.55	0.31	-0.24	37.8	4.02	3.88	-0.14	15.9	0.17	0.10	-0.07
8-2	21.3	0.45	0.29	-0.16	38.3	3.35	3.15	-0.20	16.1	0.14	0.09	-0.04
8-3	21.3	0.31	0.26	-0.05	38.3	2.86	2.88	0.03	16.1	0.10	0.08	-0.01
8-4	21.3	0.56	0.42	-0.14	38.3	2.66	2.65	-0.01	16.1	0.17	0.13	-0.04
9-1	21.7	0.65	0.60	-0.05	39.2	8.49	8.58	0.09	16.3	0.21	0.20	-0.01
9-2	21.7	1.00	0.89	-0.11	39.2	8.70	8.69	-0.01	16.3	0.32	0.29	-0.02
10-1	20.4	0.66	0.67	0.01	36.9	6.27	6.59	0.32	15.3	0.23	0.23	0.00



| **Tabulka 5.3b: Shrnutí výsledků výpočtu – PM<sub>10</sub> a PM<sub>2.5</sub> – změna po realizaci obchvatu Běstovic**

jednotky limit	PM <sub>10</sub> μg.m <sup>-3</sup>								PM <sub>2.5</sub> μg.m <sup>-3</sup>			
	40				50				20			
	pozadí	nulová	aktivní	Aktivní – Běstovice	pozadí	nulová	aktivní	Aktivní – Běstovice	pozadí	nulová	aktivní	Aktivní – Běstovice
2-15	22.7	0.92	0.96	0.83	40.0	5.81	7.50	3.75	17.5	0.30	0.29	0.25
2-16	22.7	1.57	2.12	1.25	40.0	5.92	5.92	4.77	17.5	0.51	0.63	0.37
2-17	22.7	0.54	1.37	0.79	40.0	3.45	6.31	3.21	17.5	0.17	0.41	0.24
2-18	22.7	1.85	2.20	1.01	40.0	8.25	10.15	3.26	17.5	0.62	0.67	0.29
2-19	22.7	1.19	1.57	0.77	40.0	6.82	7.31	3.11	17.5	0.40	0.48	0.23
2-20	22.7	0.74	1.28	0.78	40.0	3.39	4.13	3.24	17.5	0.25	0.40	0.25
2-21	22.7	1.07	1.75	0.96	40.0	5.72	6.60	3.78	17.5	0.36	0.54	0.30
2-22	22.1	1.10	1.60	0.81	39.1	6.18	7.15	3.48	17.0	0.37	0.49	0.25
3-1	22.1	1.01	1.38	0.67	39.1	5.20	6.61	4.92	17.0	0.34	0.43	0.20
3-2	22.1	1.15	1.56	0.71	39.1	8.06	9.25	4.62	17.0	0.38	0.48	0.21
3-3	20.9	0.56	0.82	0.48	37.4	3.64	4.16	3.08	15.8	0.19	0.25	0.15
3-4	20.9	0.43	0.66	0.43	37.4	2.53	2.91	2.49	15.8	0.14	0.20	0.13
3-5	20.9	0.83	1.10	0.56	37.4	8.77	11.03	3.61	15.8	0.27	0.33	0.17
3-6	20.9	0.66	0.93	0.61	37.4	4.18	5.04	2.56	15.8	0.20	0.28	0.18

Maximální vypočtené imisní příspěvky k roční koncentraci PM<sub>10</sub> dosahují 8.5 % imisního limitu a jsou vázány na bezprostřední okolí dálnice D35. Ve vybraných referenčních bodech je nejvyšší hodnota 4 % imisního limitu, a to podél stávající silnice I/35 ve Vysokém Mýtě, ve variantě Nulové. V ostatních referenčních bodech převažují imisní příspěvky kolem nižších jednotek procent limitu.

Vizualizace rozložení imisních příspěvků je provedena v **Příloze 7**.

Ve stávajícím stavu imisní limit překračován není, a nebude ani v součtu s vypočtenými hodnotami.

Maximální vypočtené imisní příspěvky k denní koncentraci PM<sub>10</sub> dosahují 48 % imisního limitu a jsou vázané na dálnici D35. Ve vybraných referenčních bodech je nejvyšší hodnota do 25 % imisního limitu, a to podél stávající silnice I/35. V ostatních referenčních bodech převažují imisní příspěvky kolem jednotek až nižších desítek procent limitu.

Vizualizace rozložení imisních příspěvků je provedena v **Příloze 8**.

Ve stávajícím stavu je imisní pozadí pro tuto látku poměrně vysoké, hlavně ve vztahu k sídlům. Jedním z faktorů bude pravděpodobně provoz na stávající silnici I/35, který však v modelovaných situacích nenastává, vlivem přerozdělení podstatné části dopravy na dálnici D35. Je tedy možné předpokládat, že v nové situaci imisní limit překračován nebude.

Maximální vypočtené imisní příspěvky k roční koncentraci PM<sub>2.5</sub> dosahují 6.7 % imisního limitu a jejich prostorová distribuce je obdobná jako u předchozích látek. Ve vybraných referenčních bodech je nejvyšší hodnota 3.2 % imisního limitu, a to podél stávající silnice I/35 ve Vysokém Mýtě, ve variantě Nulové. V ostatních referenčních bodech převažují imisní příspěvky kolem desetin až jednotek procent limitu.

Vizualizace rozložení imisních příspěvků je provedena v **Příloze 9**.

Ve stávajícím stavu je imisní pozadí pro tuto látku poměrně vysoké, hlavně ve vztahu k sídlům. Jedním z faktorů bude pravděpodobně provoz na stávající silnici I/35, který však v modelovaných situacích nenastává, vlivem přerozdělení podstatné části dopravy na dálnici D35. Je tedy možné předpokládat, že v nové situaci imisní limit překračován nebude.

## 5 Návrh kompenzačních opatření

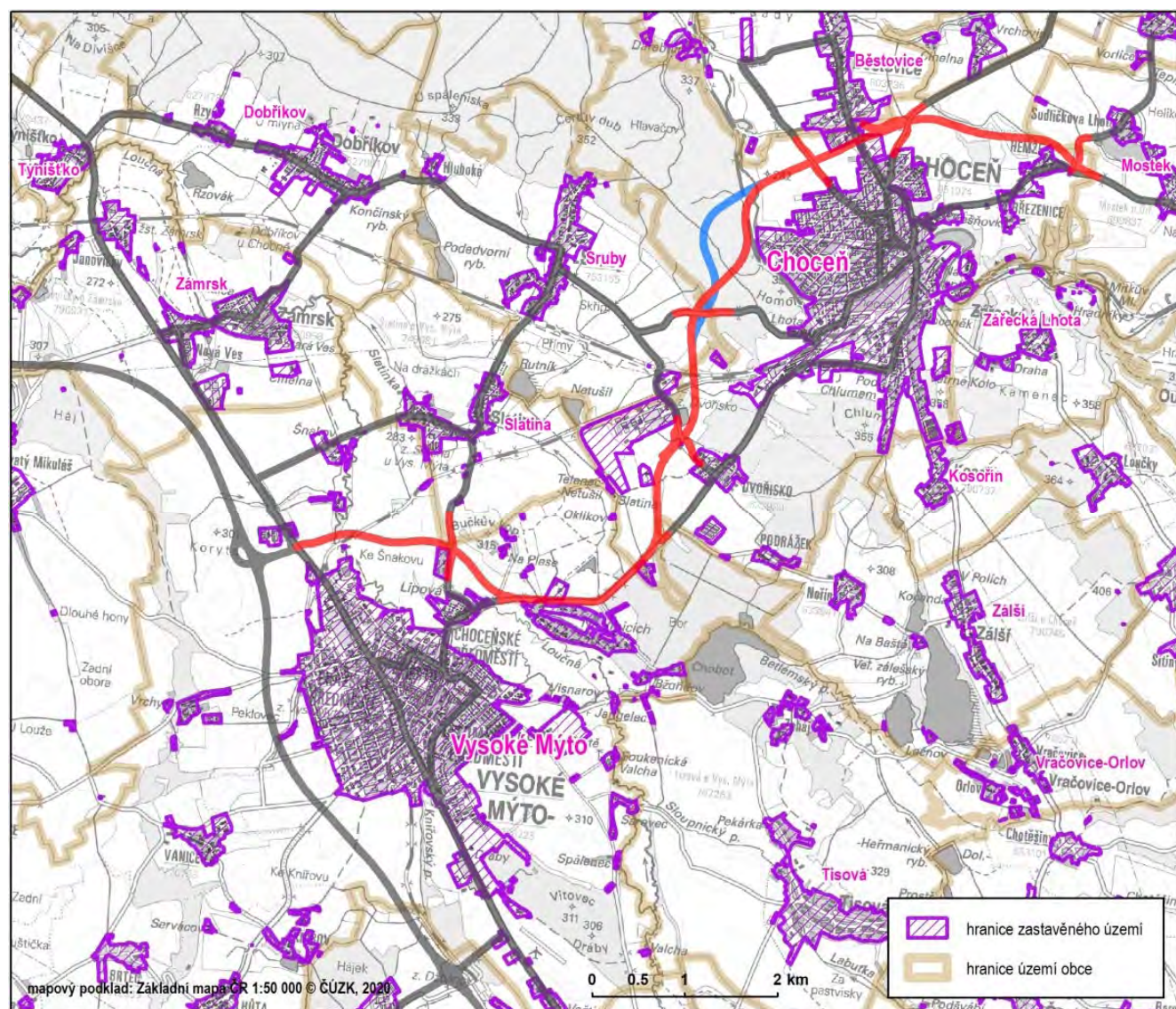
Posuzovaný záměr **nenaplnuje** dikci odstavce 1 písmene b) § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, kde je uvedeno:

...závažné stanovisko k umístění stavby pozemní komunikace v zastavěném území obce o předpokládané intenzitě dopravního proudu 15 tisíc a více vozidel za 24 hodin v návrhovém období nejméně 10 let (dále jen „pozemní komunikace“)...

- stavba Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ je vedena převážně volnou krajinou, mezi Chocní a Běstovicemi prochází zastavěným územím obce. Stavba tedy je umístěna v zastavěném území obce
- v návrhovém období v roce 2046 (uvedení do provozu 2026) je v tomto úseku předpokládaná intenzita na hlavní trase 4 910 vozidel za 24 hodin

Posuzovaná stavba je umístěna v zastavěném území obce, intenzita dopravního proudu je však nižší než 15 tisíc vozidel.

Vzhledem k této skutečnosti **není třeba žádat o vydání závazného stanoviska orgánu ochrany ovzduší dle § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění.**



Obrázek 6: Zastavěné území obcí [13]

V odstavci 5 § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, je dále uvedeno:

*... Pokud by ... vlivem umístění pozemní komunikace podle odstavce 1 písm. b) došlo v oblasti jejich vlivu na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k tomuto zákonu nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, lze vydat souhlasné závazné stanovisko podle odstavce 1 písm. b) nebo odstavce 2 písm. b) pouze při současném uložení opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění pro danou znečišťující látku (dále jen „kompenzační opatření“). ...Kompenzační opatření se dále neukládají u ... pozemní komunikace, jejichž příspěvek vybrané znečišťující látky k úrovni znečištění nedosahuje hodnoty stanovené prováděcím právním předpisem.*

V odstavci 1 § 27 vyhlášky č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, v platném znění, je dále uvedeno:

*Kompenzační opatření se uloží u stacionárního zdroje a pozemní komunikace uvedené v § 11 odst. 1 písm. b) zákona v případě, že by jejich umístěním došlo k nárůstu úrovně znečištění o více než 1 % imisního limitu pro znečišťující látku s dobou průměrování 1 kalendářní rok.*

Vzhledem k výše uvedené skutečnosti, kdy není třeba požádat o vydání závazného stanoviska orgánu ochrany ovzduší dle § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, **není** u tohoto záměru ani **třeba navrhnout kompenzační opatření**.



## 6 Závěrečné hodnocení

V rámci Rozptylové studie byl referenční metodou SYMOS'97 stanoven imisní příspěvek hlavních znečišťujících látek ze silniční dopravy do ovzduší.

Výpočet byl proveden silniční sítí s dálnicí D35 v provozu a pro tři stavy silniční sítě – variantu Nulovou, variantu Aktivní-červenou a variantu Aktivní-modrou, dynamická skladba vozového parku odpovídá roku 2020, prognóza intenzit dopravy roku 2046, což je kombinace dvou více zatěžujících faktorů.

Výpočet imisního zatížení byl proveden na cca 7 tis. referenčních bodech, pokrývajících území 12x14.5 km.

V zájmovém území je dosahován a přesahován imisní limit pro roční koncentraci benzo[a]pyrenu a poměrně vysoké, avšak podlimitní jsou hodnoty pro průměrnou denní koncentraci PM<sub>10</sub> a také pro roční koncentraci PM<sub>2.5</sub>.

Výpočet provedený v rámci Rozptylové studie ukázal, že imisní příspěvek z dopravního provozu na posuzovaných silničních úsecích nedosahuje ani u jedné ze znečišťujících látek limitní hodnoty.

Celkově je možné konstatovat, že vliv posuzovaného záměru na imisní situaci je malý, což je dáno poměrně nízkými intenzitami dopravy. Zcela dominantní zdroj znečišťujících látek z dopravy do ovzduší představuje dálnice D35, která pro toto posouzení vstupuje už jako součást „stávající“ silniční sítě, přestože dnes ještě v provozu není. Je třeba konstatovat, že vliv aktuálního provozu na stávající silnici I/35 by byl ještě vyšší, vzhledem k vysoké intenzitě dopravy a umístění v intravilánu sídel, kde dochází ke značnému snížení plynulosti dopravního proudu. Imisní příspěvky jsou obecně vyšší ve Vysokém Mýtě, kde se projevuje vliv dálnice D35. Směrem k severovýchodu pak imisní příspěvky klesají, tak jak slábne vliv dálnice D35.

Porovnání **varianty Nulové** a **variant Aktivních** ukazuje pozitivní vliv v intravilánech Vysokého Mýta a Chocně, i když rozdíly nejsou velké. Mírné zhoršení imisních koncentrací se projeví v návaznosti na reorganizaci dopravy v severní části Chocně, v ulicích Újezdská a na Křepčích.

Porovnání **varianty Aktivní-červené** a **varianty Aktivní-modré** ukazuje zcela nepatrné rozdíly, na hranicích nepřesnosti výpočtového modelu, při severozápadním okraji Chocně. Z tohoto důvodu nebyly hodnoty varianty Aktivní-modré přidány do tabelárního přehledu, neboť jsou prakticky totožné s hodnotami varianty Aktivní-červené.

Porovnání **varianty Aktivní bez obchvatu Běstovic** a **po realizaci obchvatu Běstovic** (provedeno v navazujících tabulkách, redukováných pouze na body, ve kterých se změna projeví, tedy v severní části Chocně a v Běstovicích) ukazuje další snížení imisních koncentrací v průtahu Běstovicemi (silnice II/ 317) a navazující ulici Na Bílé v severní části Chocně. K mírnému snížení imisních koncentrací dojde také v ulici Na Křepčích.

Porovnání s hodnotami imisního pozadí je pouze orientační, neboť situace v době uvedení posuzovaného záměru bude od stávající, ze které vycházejí prezentované hodnoty, značně odlišná, a to především převedením značné části dopravy ze stávající silnice I/35 na novou dálnici D35, což samozřejmě v prezentovaných hodnotách nemůže být zohledněno.

Je třeba konstatovat, že připravení Rozptylové studie nebylo bráno v potaz předpokládané zlepšení dynamické skladby vozového parku v následujících letech.

Posuzovaný záměr nenaplnuje dikci odstavce 1 písmene b) § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění a není tedy třeba žádat o vydání závazného stanoviska orgánu ochrany ovzduší dle § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, a tedy ani navrhovat kompenzační opatření.

Přeložka silnice II/312 je v souladu s Programem zlepšování kvality ovzduší zóny Severovýchod [14], s bodem:

▪ **AB2 Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí**

Do podmínek pro další projektovou přípravu a realizaci posuzovaného záměru je třeba uplatnit následující:

- zhotovitel stavebních prací je povinen dodržovat v současné době běžná opatření na snížení imisního zatížení území negativními vlivy z výstavby, jako je ochrana proti znečišťování komunikací a nadměrné prašnosti a ochrana proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem

## 7 Seznam použitých podkladů

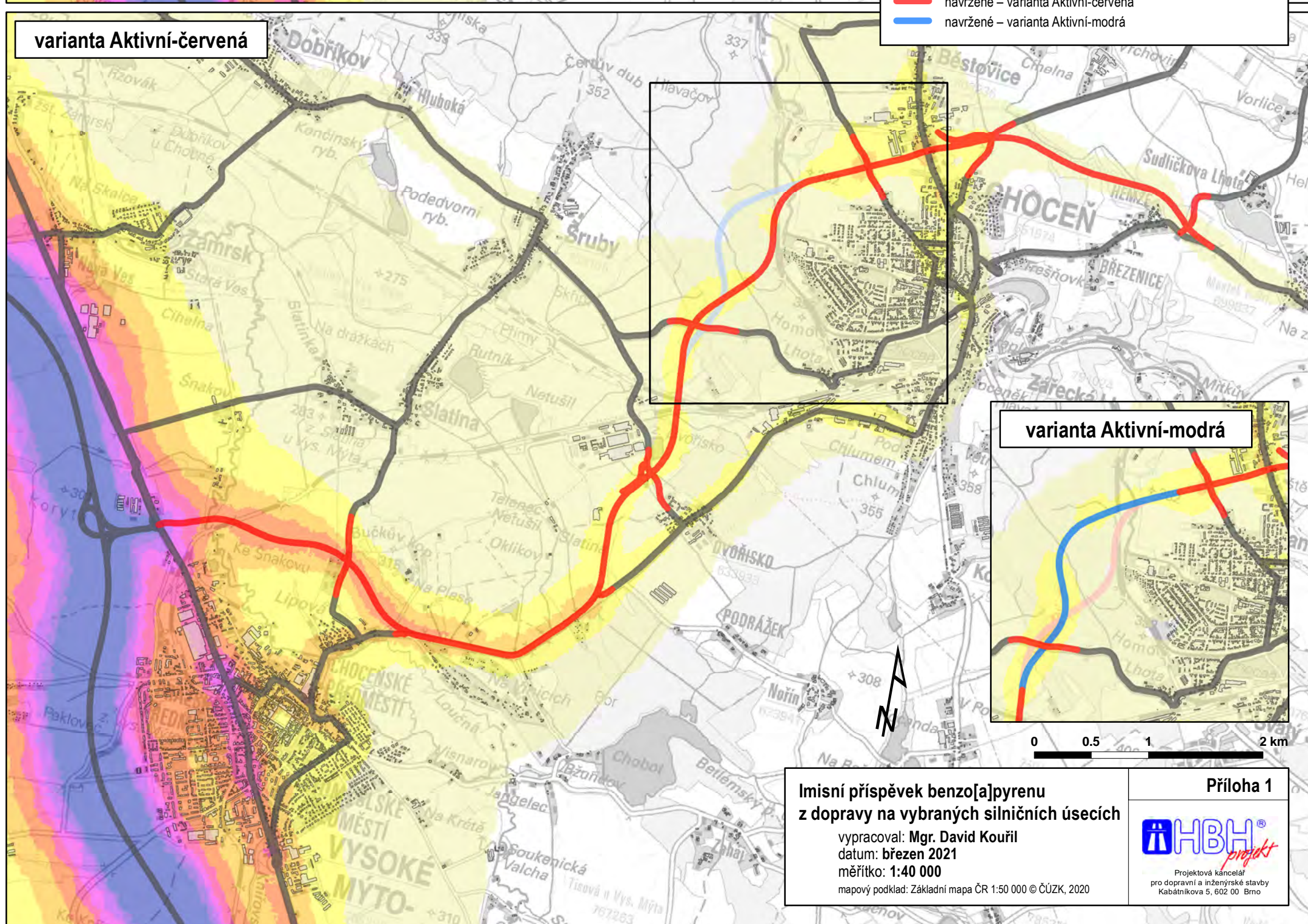
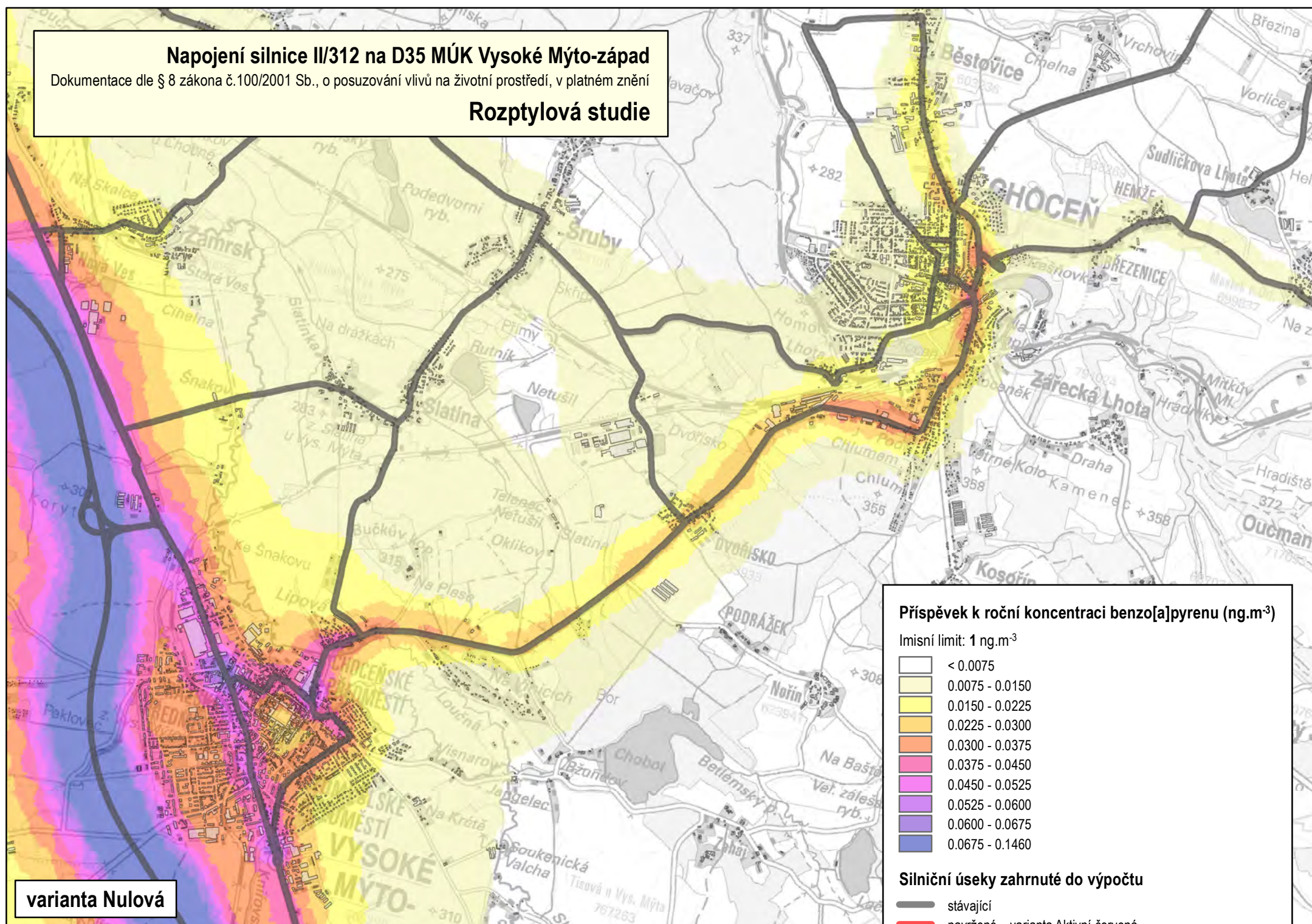
- [1] Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění
- [2] Vyhláška č. 415/2012 Sb., v platném znění
- [3] **Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší pro vypracování rozptylových studií** podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší  
[http://www.mzp.cz/cz/zpracovani\\_rozptylovych\\_studii\\_metodika](http://www.mzp.cz/cz/zpracovani_rozptylovych_studii_metodika)
- [4] <https://www.idea-envi.cz/symos-97.html>
- [5] [https://geoportal.cuzk.cz/\(S\(4tzvoyfxh2kqkzdfykhblfms\)\)/Default.aspx?head\\_tab=sekce-02-gp&mode=TextMeta&text=dSady\\_uvod&menu=20&news=yes](https://geoportal.cuzk.cz/(S(4tzvoyfxh2kqkzdfykhblfms))/Default.aspx?head_tab=sekce-02-gp&mode=TextMeta&text=dSady_uvod&menu=20&news=yes)
- [6] Studie proveditelnosti **Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ**, Prodin, říjen 2019.  
Vyhledávací studie **II/317 obchvat Běstovic**, MDS PROJEKT, březen 2020.
- [7] Prognóza intenzit dopravy **Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ**, Valbek, září 2020.
- [8] <http://www.atem.cz/mefa.php>
- [9] <http://www.atem.cz/index.php>
- [10] Technické podmínky 219: **Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí**. EDIP, 2019
- [11] [http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko\\_CZ.html](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html)
- [12] **Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech, Česká republika**. Dostupné na internetové adrese:  
[http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab\\_roc/tab\\_roc\\_CZ.html](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab_roc/tab_roc_CZ.html)
- [13] **Územně analytické podklady**, Odbor stavebního úřadu a územního plánování Vysoké Mýto  
[http://urad.vysoke-myto.cz/index.php?option=com\\_content&view=article&id=192:odbor-stavebniho-uradu-a-uzemniho-planovani&catid=95:organizani-struktura&Itemid=648](http://urad.vysoke-myto.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=192:odbor-stavebniho-uradu-a-uzemniho-planovani&catid=95:organizani-struktura&Itemid=648)
- [14] **Program zlepšování kvality ovzduší zóny Severovýchod – CZ05**, květen 2016  
[https://www.mzp.cz/cz/platne\\_programy\\_zlepsovani\\_kvality\\_2016](https://www.mzp.cz/cz/platne_programy_zlepsovani_kvality_2016)



# Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ

Dokumentace dle § 8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

## Rozptylová studie

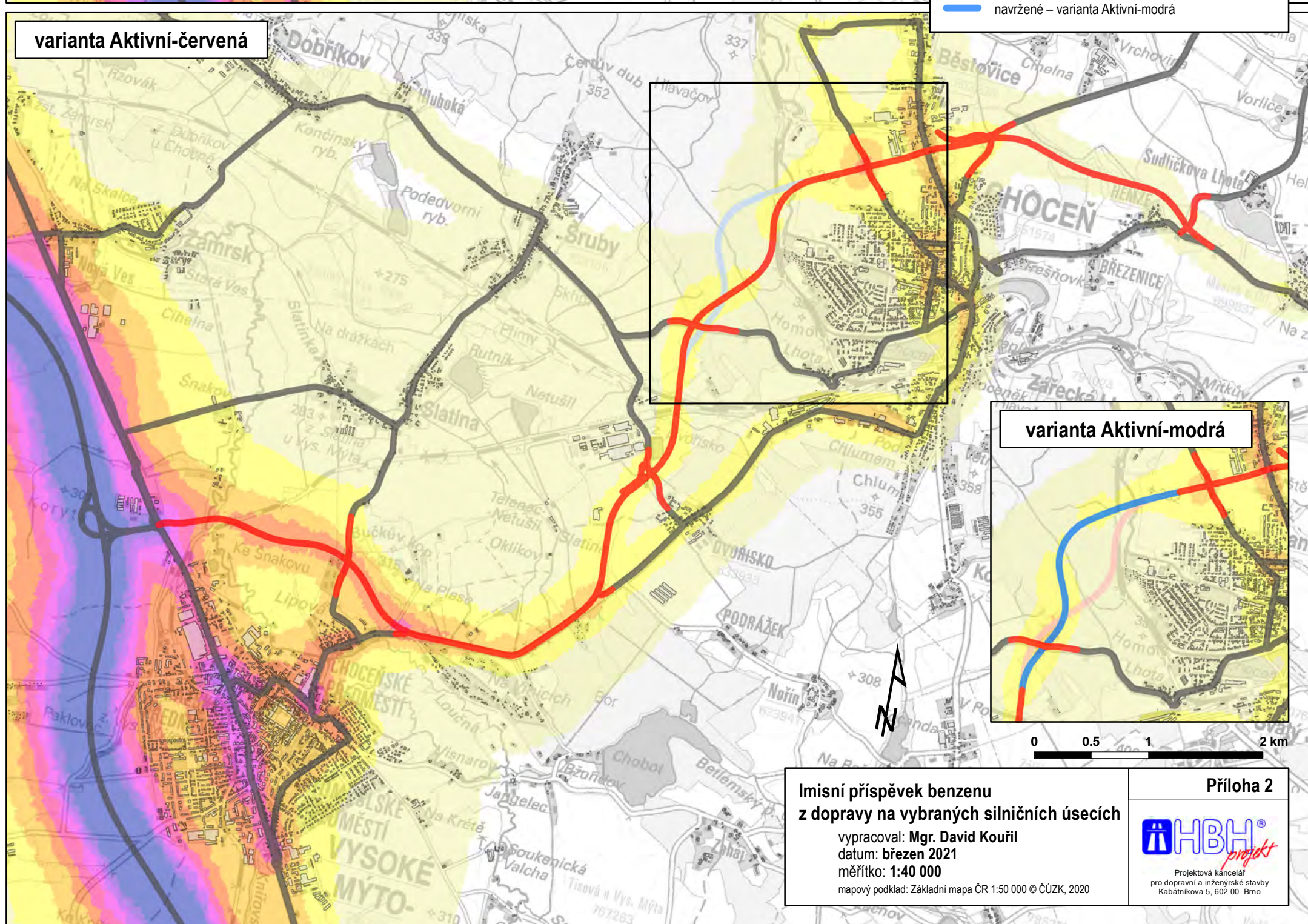
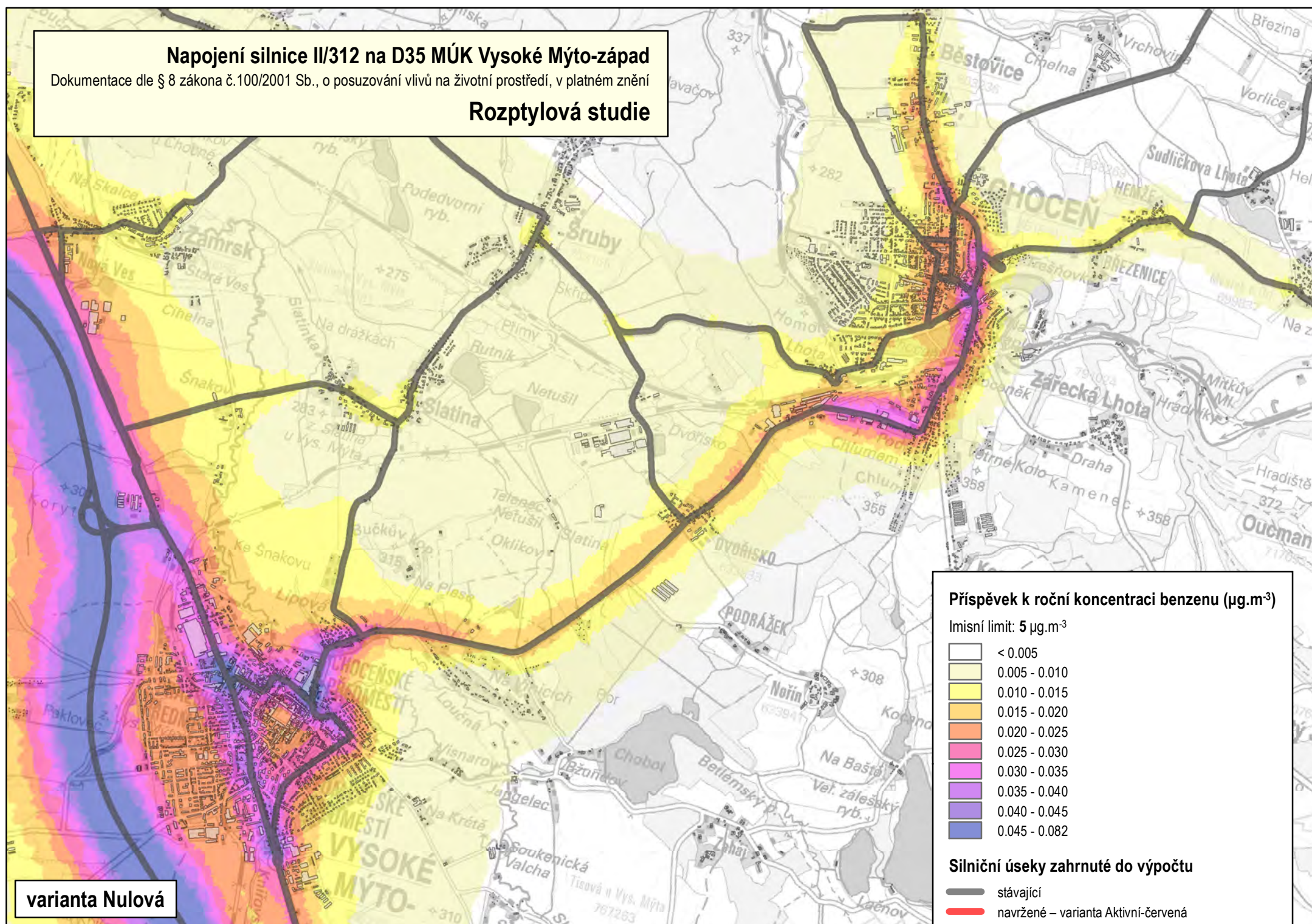




# Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ

Dokumentace dle § 8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

## Rozptylová studie

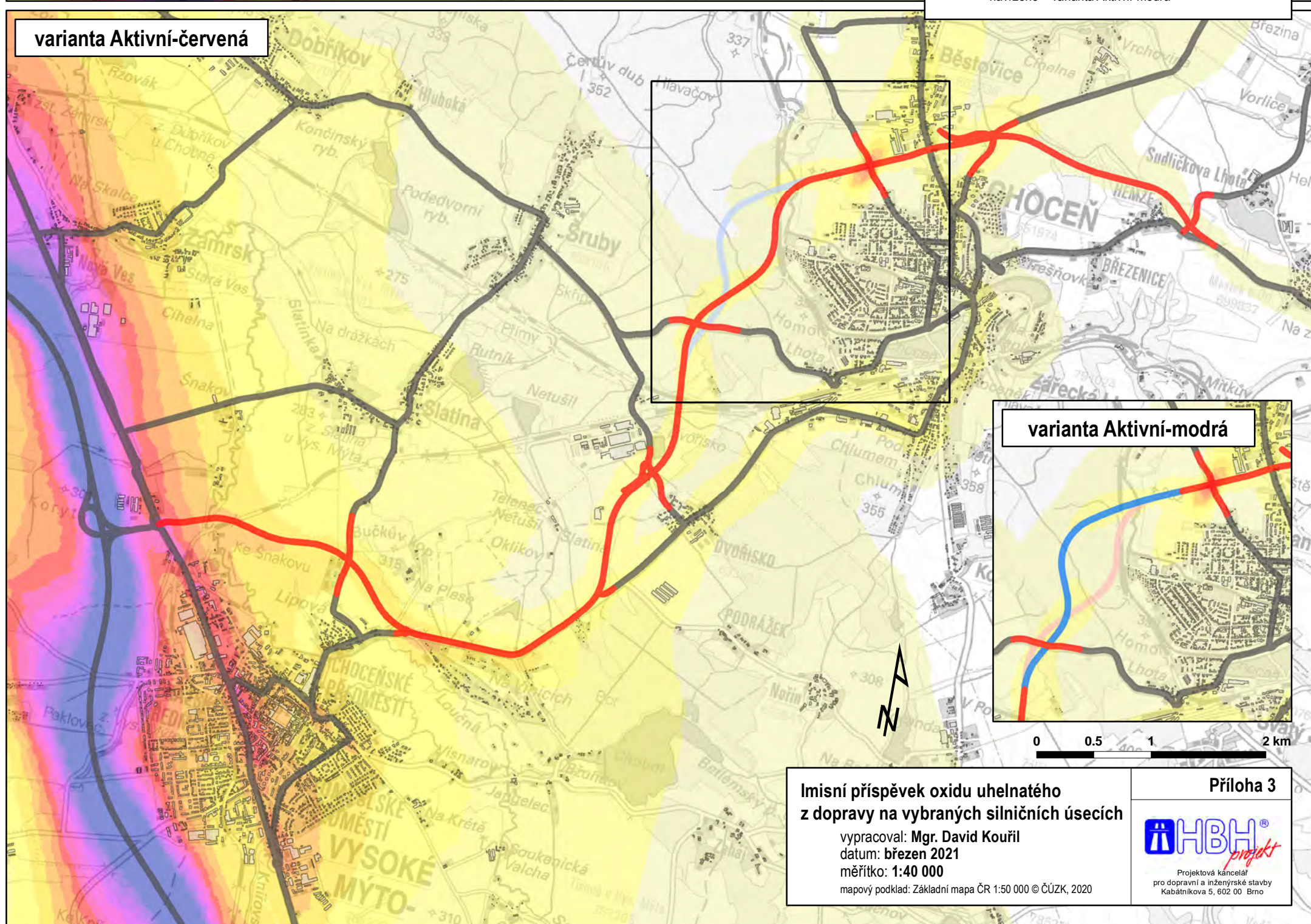
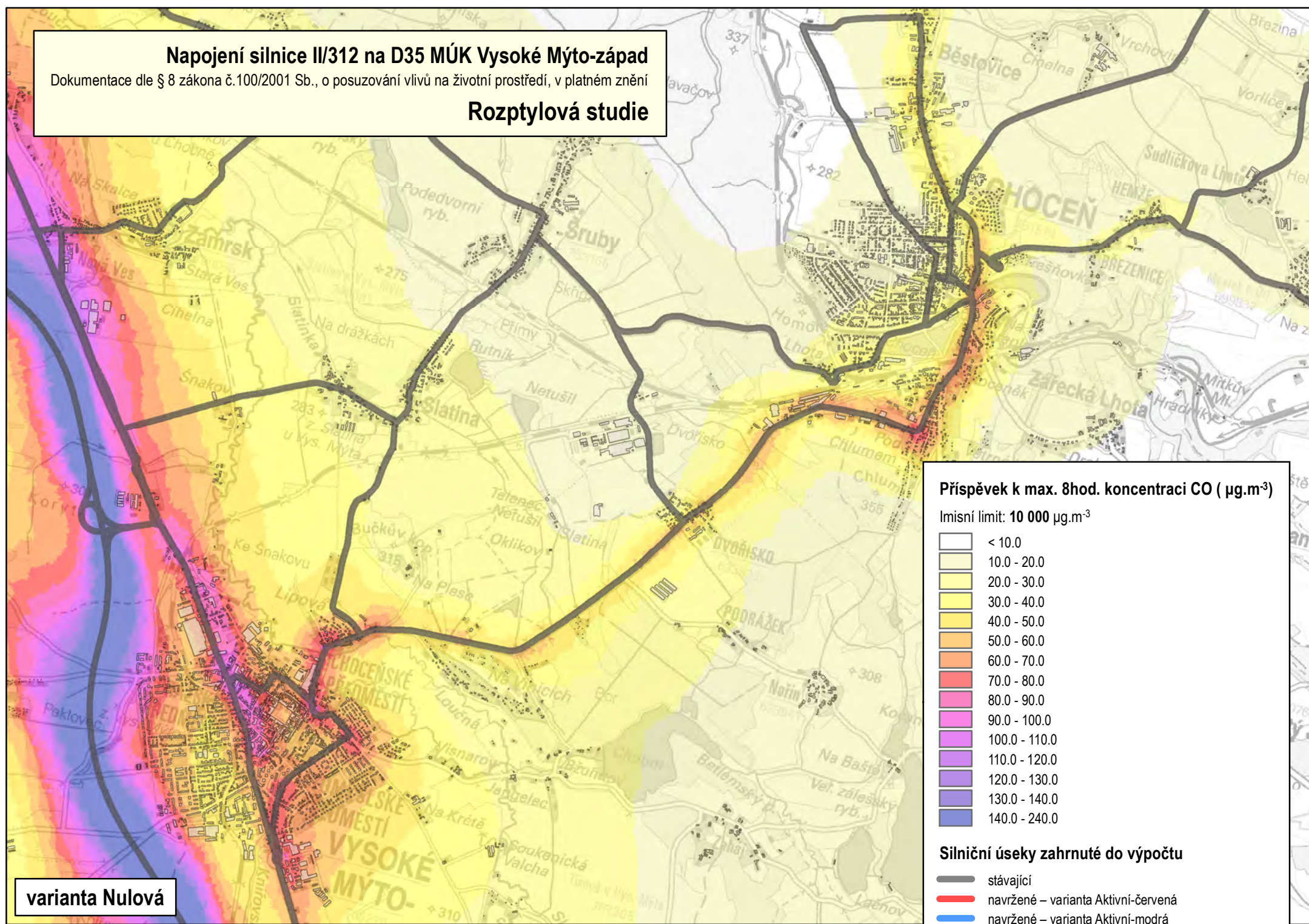




# Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ

Dokumentace dle § 8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

## Rozptylová studie

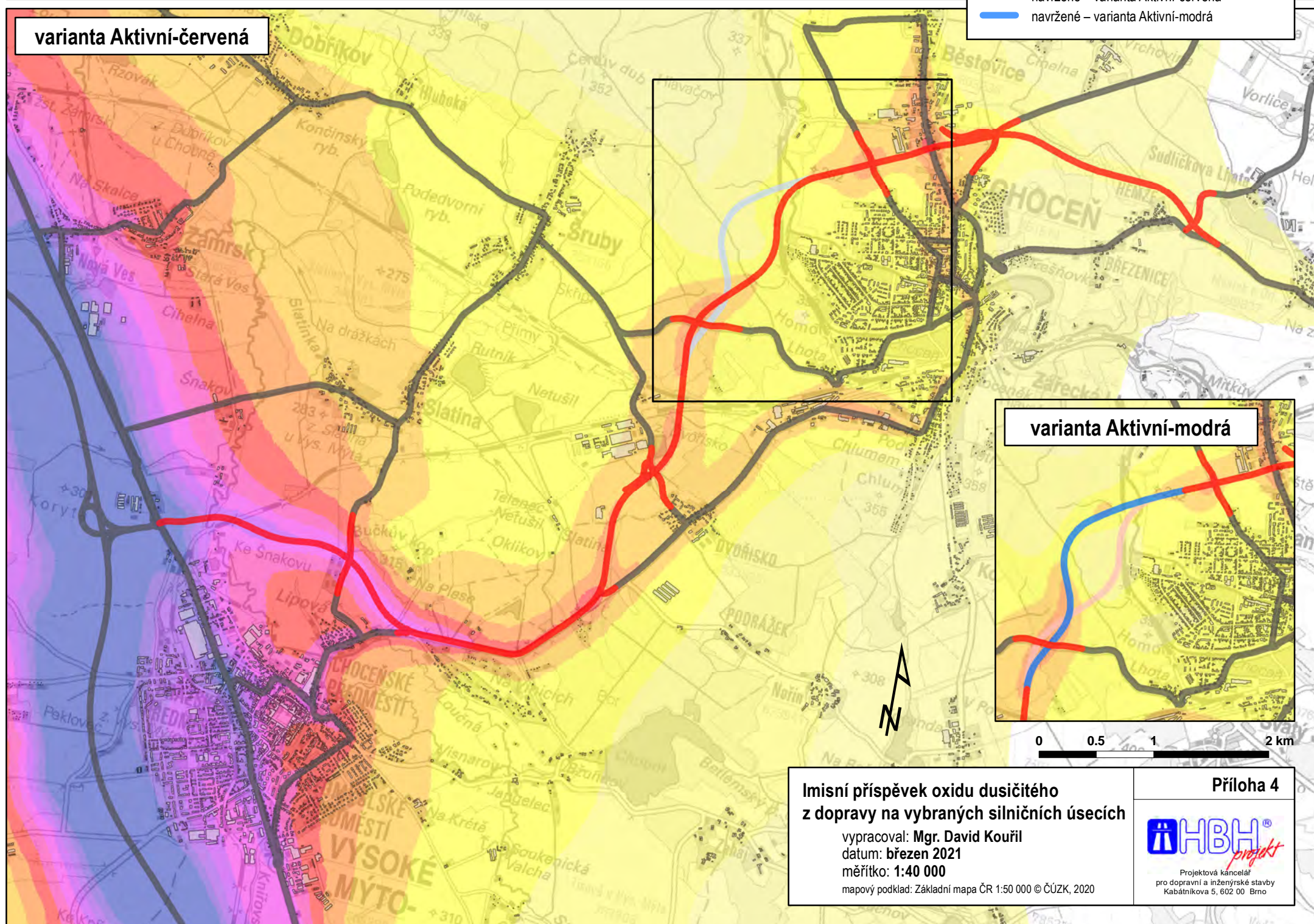
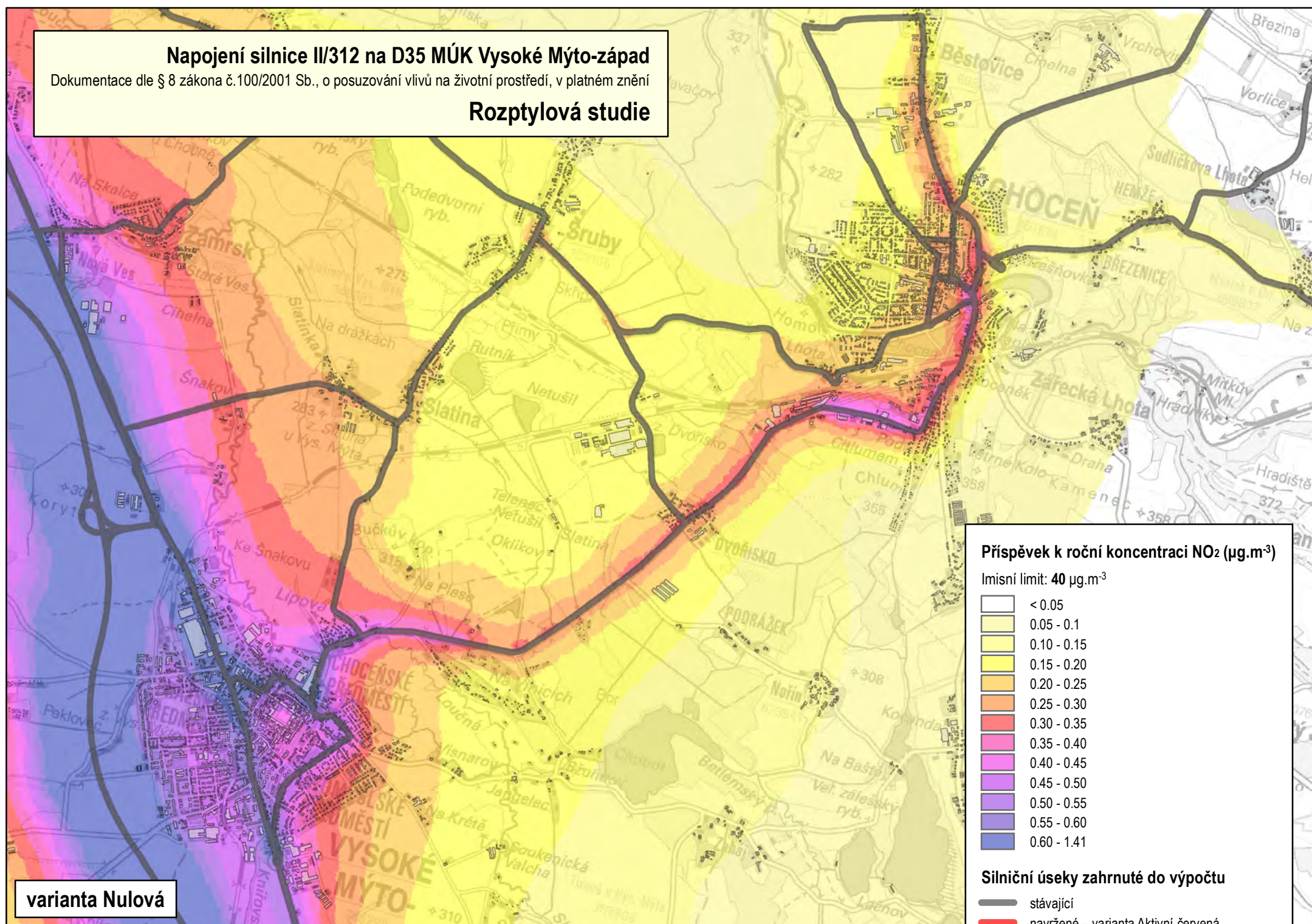




# Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ

Dokumentace dle § 8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

## Rozptylová studie

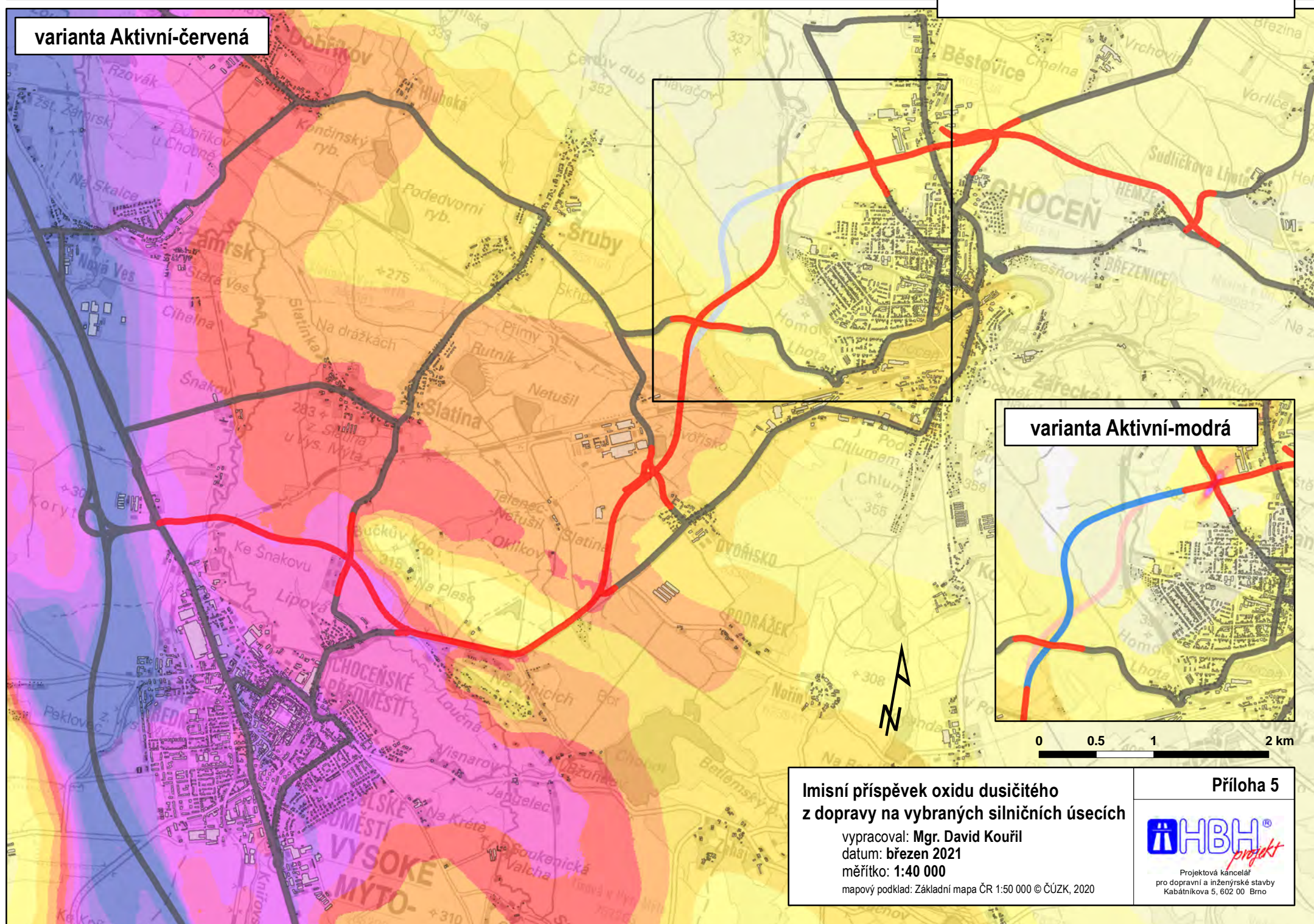
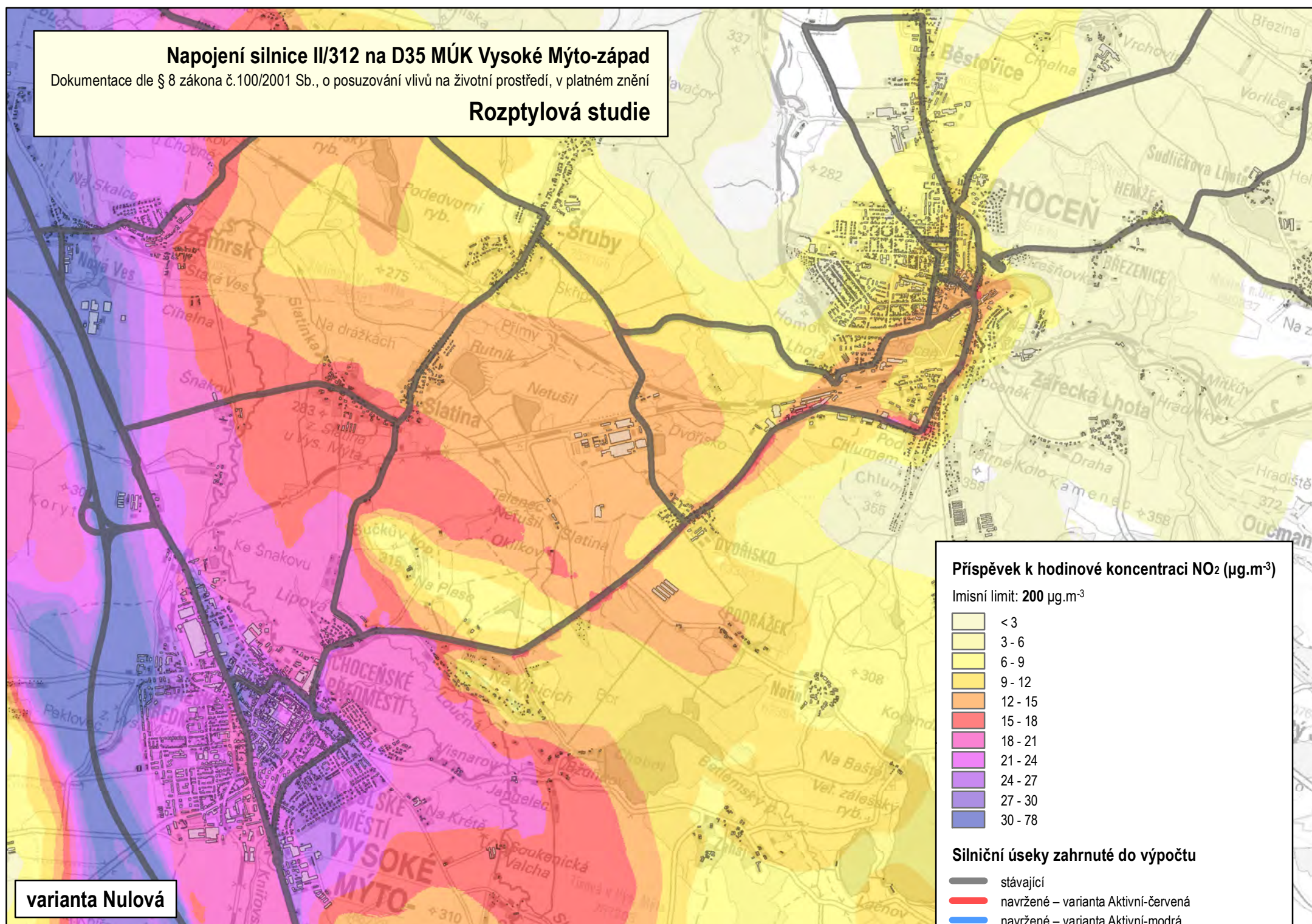




# Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ

Dokumentace dle § 8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

## Rozptylová studie

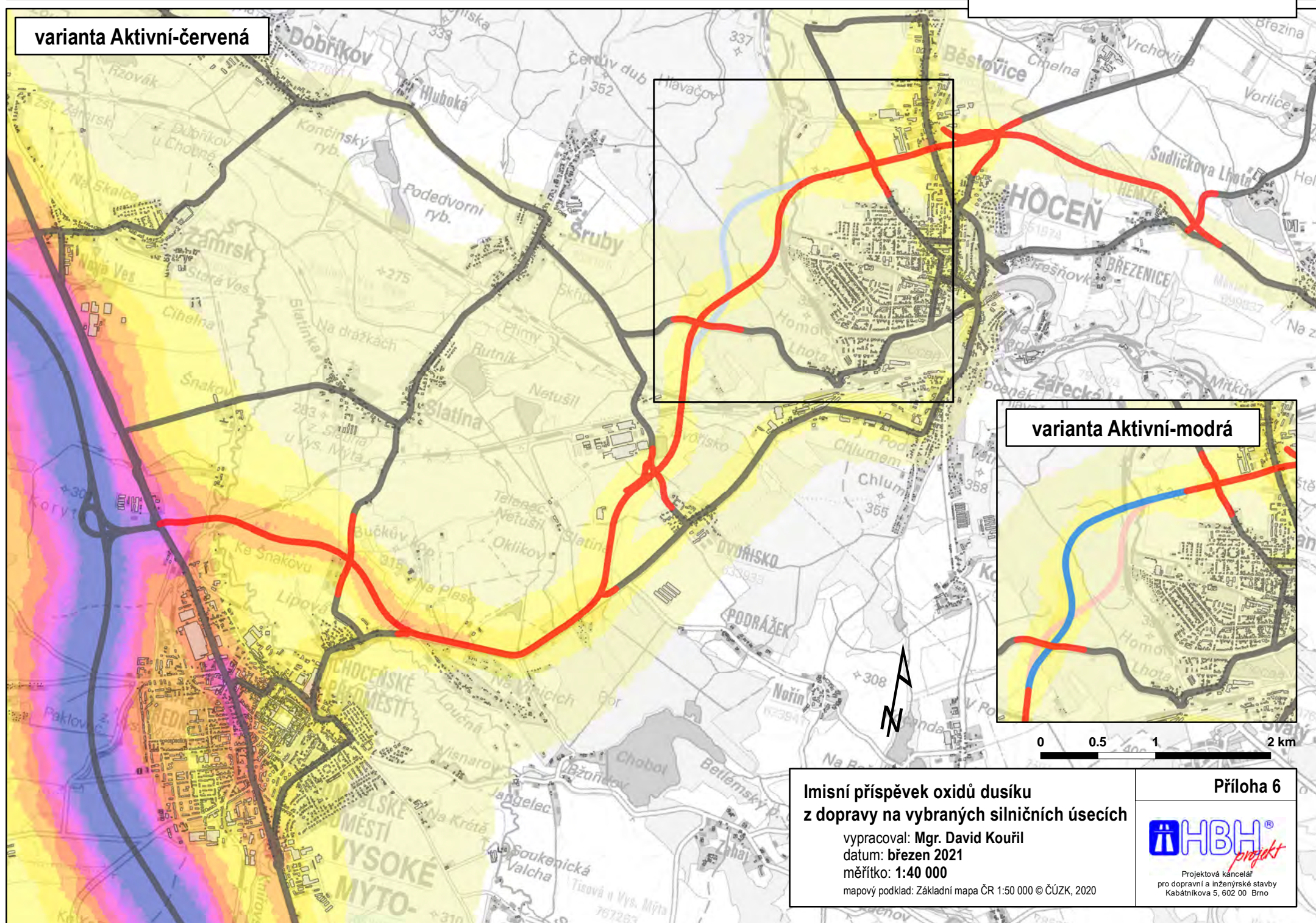
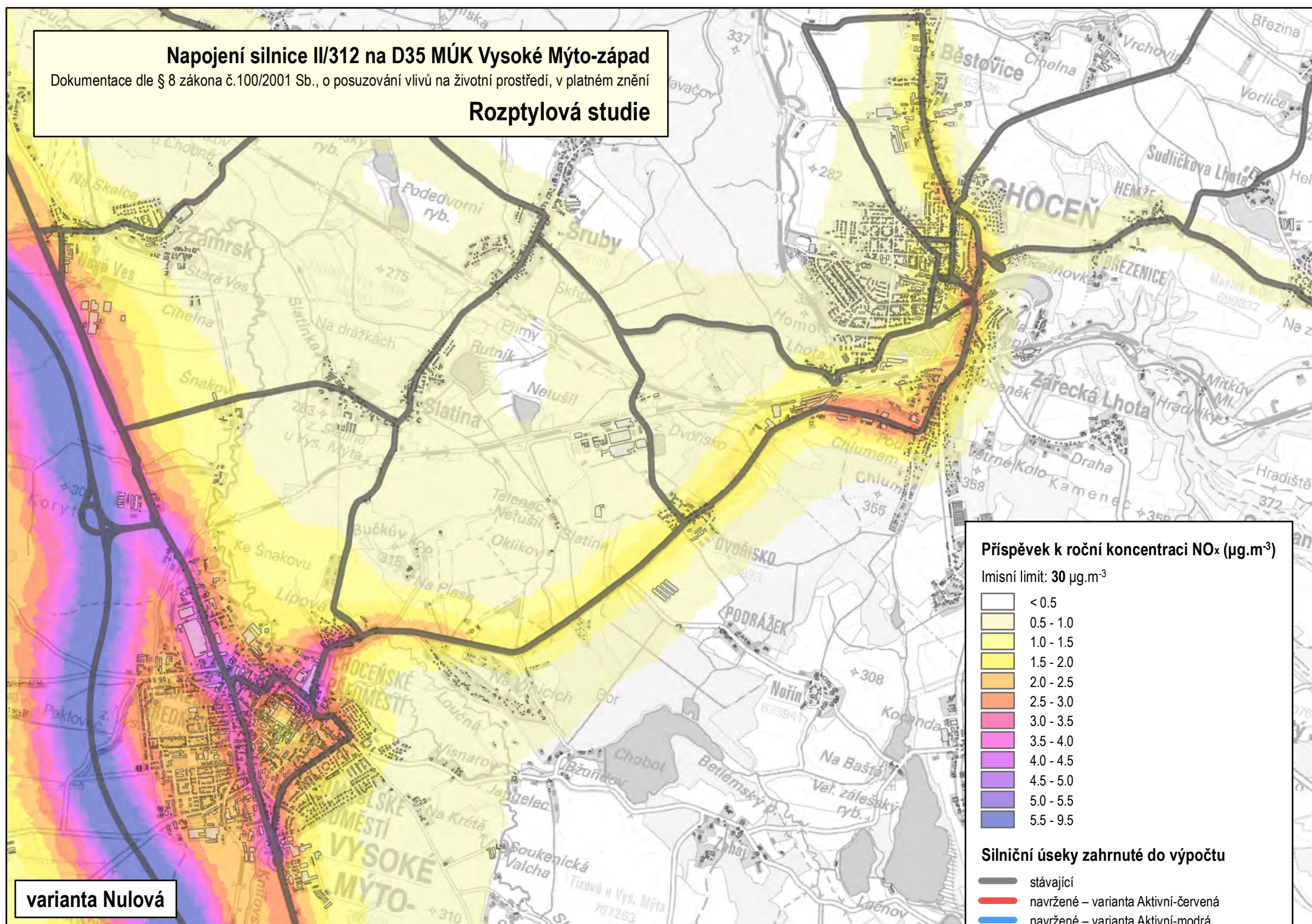




# Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ

Dokumentace dle § 8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

## Rozptylová studie

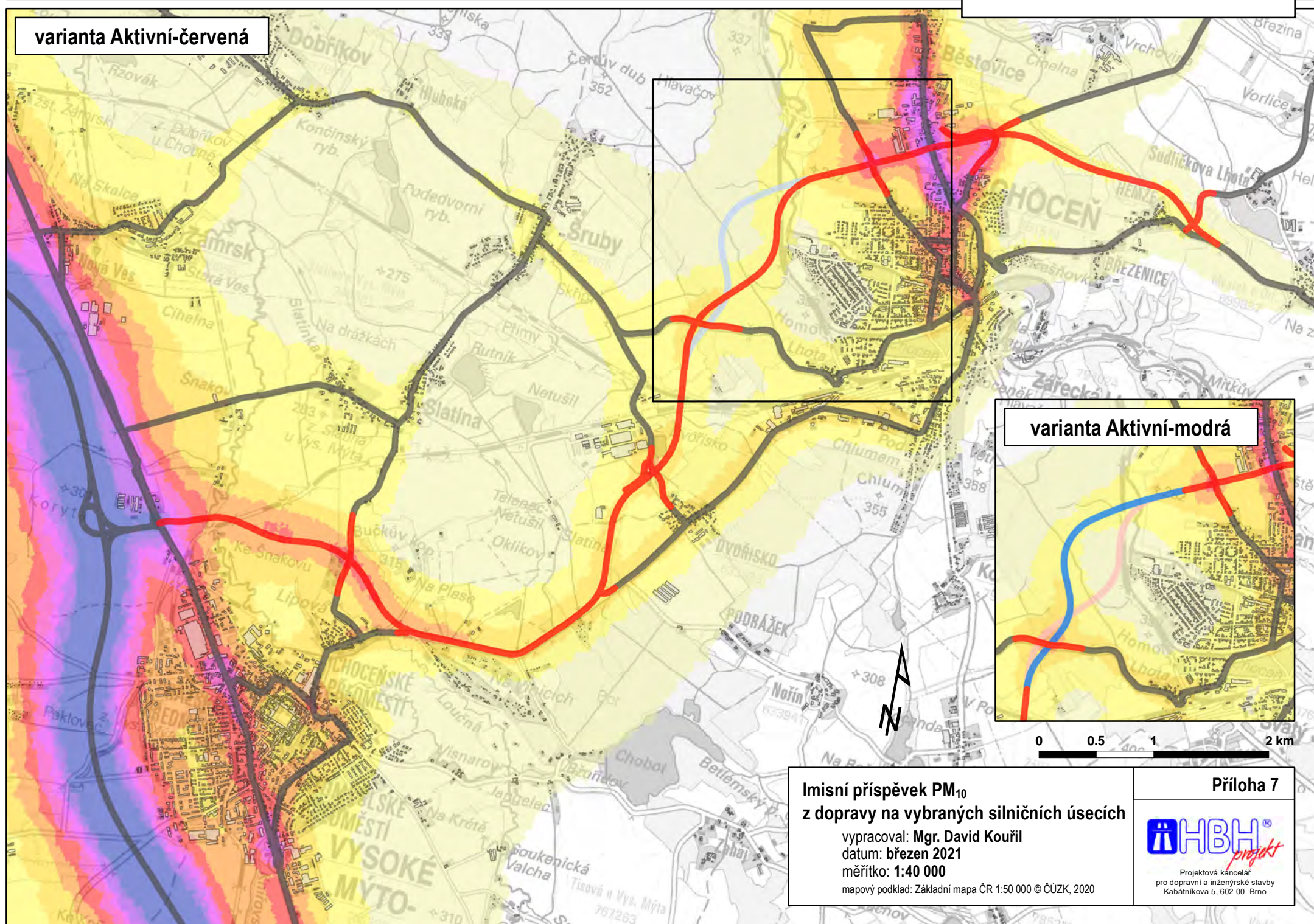
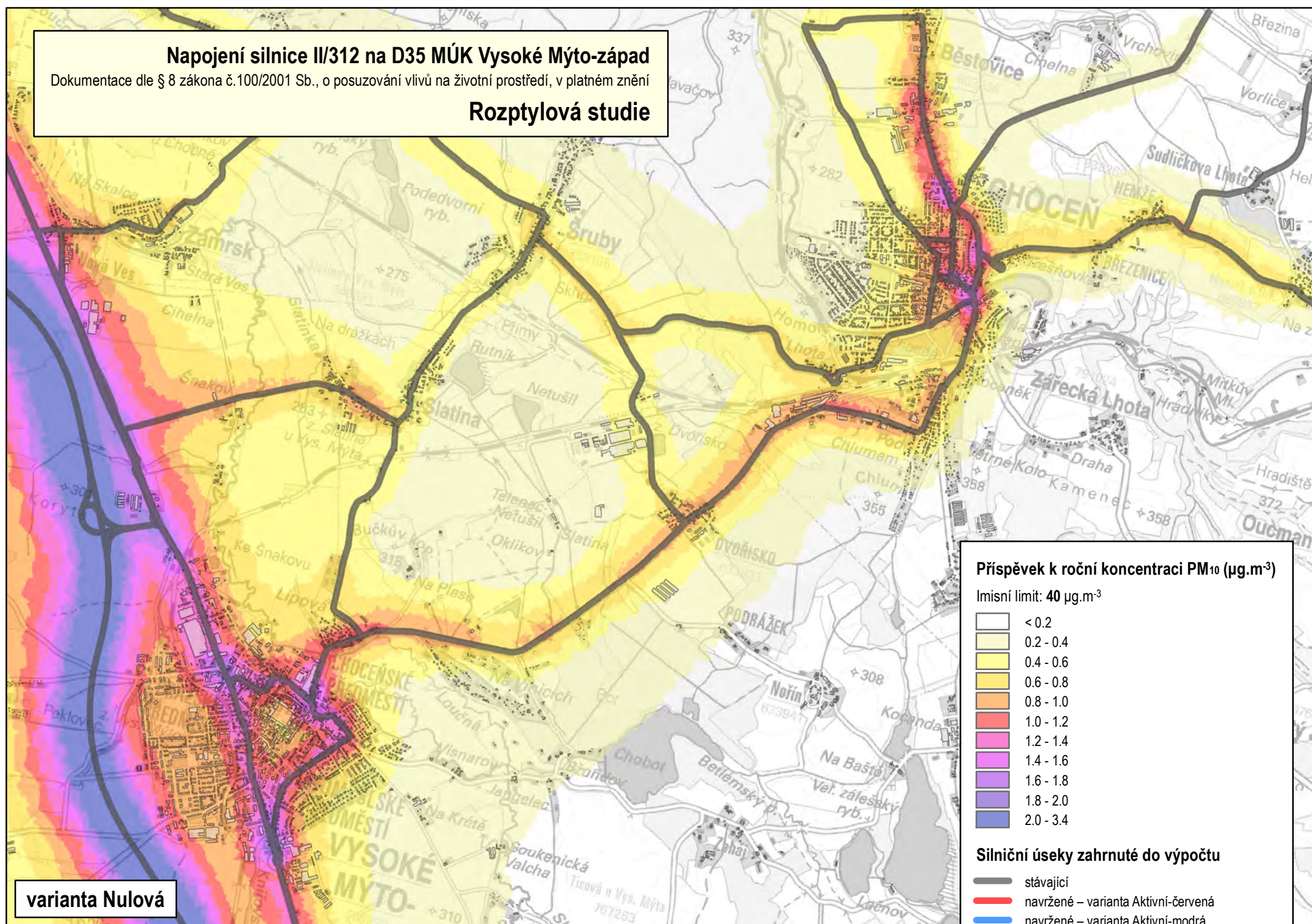




# Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ

Dokumentace dle § 8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

## Rozptylová studie

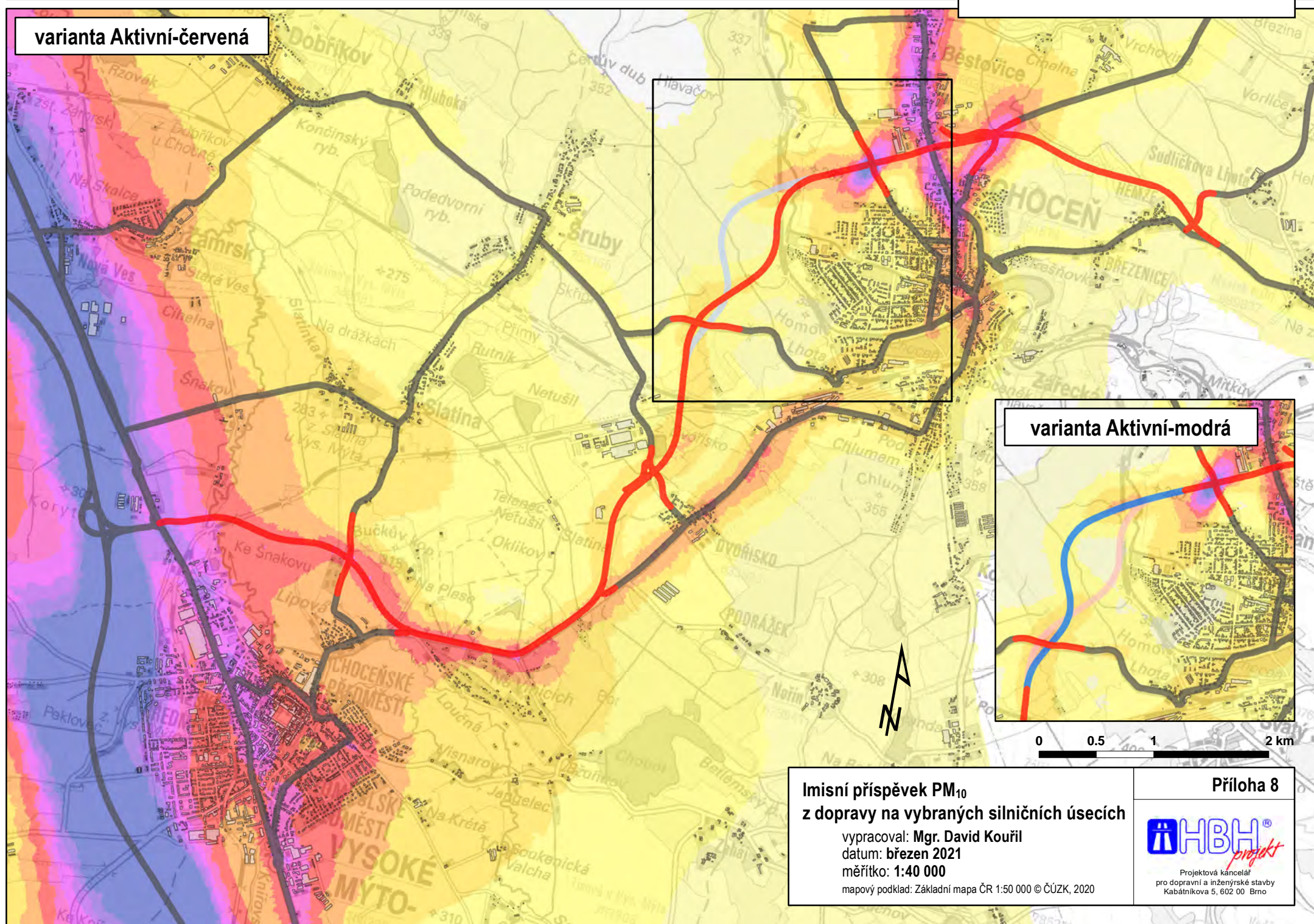
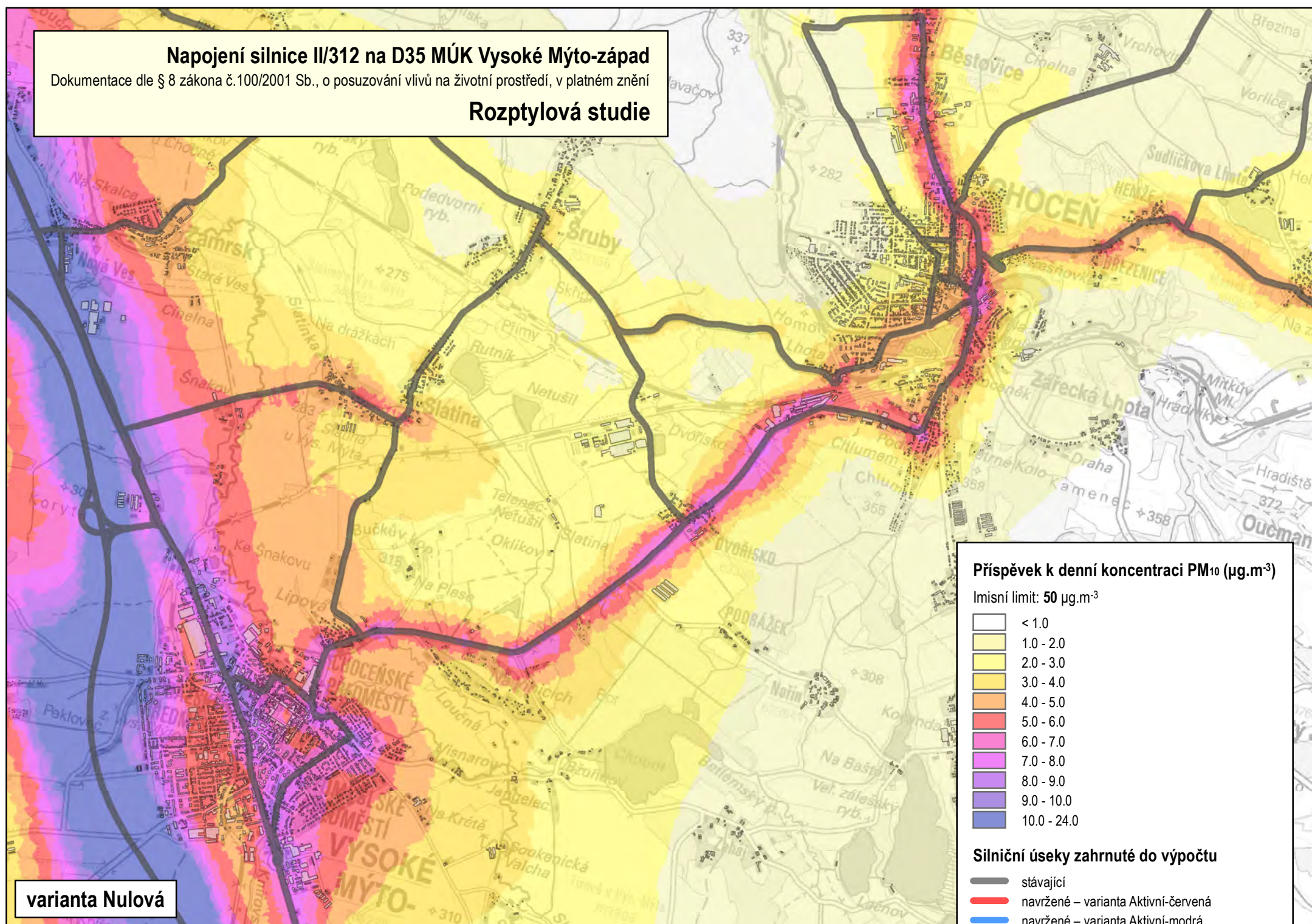




# Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ

Dokumentace dle § 8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

## Rozptylová studie





# Napojení silnice II/312 na D35 MÚK Vysoké Mýto-západ

Dokumentace dle § 8 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

## Rozptylová studie

