

Praha: 12. 4. 2018  
Číslo jednací: 040338/2018/KUSK  
Spisová značka: SZ\_147008/2017/KUSK  
Vyřizuje: Ing. Anna Preiszlerová I. 981  
Značka: OŽP/Pr

**Dle rozdělovníku**

## **ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

**(dále jen „závazné stanovisko“)**

podle ustanovení § 9a odst. 1 až 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“).

### **Povinné údaje**

**Název záměru:** Objekt D8.7 (Mercedes Benz After- Sales Logistics Center)

**Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu:** Kategorie II,

bod 106 Výstavba skladových komplexů s celkovou zastavěnou plochou od stanoveného limitu (10 tis. m<sup>2</sup>)

bod 107 Průmyslové zóny a záměry rozvoje průmyslových oblastí s rozlohou od stanoveného limitu (20 ha)

bod 109 Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu (500 míst)

**Umístění záměru:** kraj: Středočeský

obec: Úžice

k. ú.: Úžice u Kralup, Kozomín, Chvatěruby

### **Kapacita (rozsah) záměru:**

Předmětem záměru je výstavba a provoz areálu skladovací haly, včetně obslužných a doprovodných objektů (administrativa, strojovna, technické zázemí, a.p.) a navazující infrastruktury včetně parkovišť pro osobní a nákladní vozy. Záměr bude realizován v průmyslové zóně při komunikaci II/608. Záměr bude plnit v celosvětové síti zařízení Mercedes-Benz funkci tzv. „Hubu“, tj. centrálního skladu, resp. postprodejního logistického centra (tzv. „After-Sales Logistic Centrum“), přičemž objekt nebude plnit pouze funkci skladovou, ale bude sloužit i jako centrum realizace řídicích funkcí globální logistiky. V skladovém sortimentu budou skladovány zejména zásoby náhradních dílů pro automobily dílů po doběhu série. Navíc jsou v logistickém centru sdruženy i přesahující funkce, jako např. přebalování a vracení dílů, příprava a expedice do velkoobchodní sítě.

Plocha areálu: cca 461 723 m<sup>2</sup>, zastavěná plocha: cca 241 193 m<sup>2</sup>, zpevněné plochy: cca 93700 m<sup>2</sup>, plochy zeleně cca 126 830 m<sup>2</sup>

Počty zaměstnanců: 600

Parkování: stání pro osobní automobily (OA) 505, stání pro nákladní automobily (NA) 95,  
Doprava: souprava/den nákladních automobilů 20, nákladní soupravy 180, osobní automobily  
380

**Obchodní firma oznamovatele:** Amec Foster Wheeler s.r.o., (resp. CTP Invest, spol. s r. o.)

**IČ oznamovatele:** 26211564 (resp. 26166453)

**Sídlo (bydliště) oznamovatele:** Křenová 58, 602 00 Brno, (resp. Central Trade Park D 1  
1571, 396 01 Humpolec)

Krajský úřad Středočeského kraje jako příslušný úřad podle § 22 zákona **vydává**

## **S O U H L A S N É   Z Á V A Z N É   S T A N O V I S K O**

k posouzení vlivů provedení záměru

### **Objekt D8.7 (Mercedes Benz After- Sales Logistics Center)**

na životní prostředí **s následujícími podmínkami:**

#### **I. Podmínky pro fázi přípravy záměru:**

1. Provést bilanci odtoku srážkových vod (odtokové množství pro směrodatný déšť, roční množství dle srážkových úhrnů) na základě konkretizace výměry odvodněných zpevněných ploch a dle výsledků upřesnit parametry retenčně-vsakovací nádrže ve smyslu ČSN 759010. Podmínky pro umístění upřesnit hydrogeologickým průzkumem v místě navrženého u umístění (vsakovací zkouška) a dle výsledků navrhnout parametry a technické řešení retenčně vsakovací nádrže tak, aby byl zachován odtok s území a nebyl významně ovlivněn průtok ve vodoteči Černávka. Výústní objekt přepadu do vodoteče navrhnout tak, aby byly vyloučeny erozivní vlivy na dotčenou část vodního toku.
2. V rámci bilance skrývky a zpracování žádosti o vynětí půdy provést ověřovací pedologický průzkum pro upřesnění kvality a mocnosti půdního horizontu (ornice a podorničí).
3. Zpracovat projekt sadových úprav a ozelenění areálu s důrazem na řešení pásu podél vodního toku Černávka jakožto VKP a segmentu ÚSES a začlenění areálu do krajiny.
4. Provést aktualizaci hlukové a rozptylové studie na základě zpřesněných dat v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí a případně navrhnout opatření v případě, že budou zjištěny významné odlišnosti od stavu hodnoceného dokumentací EIA. V rámci upřesňujících studií provést ověřovací hlukové měření v Úžici, jehož výsledky budou sloužit pro verifikaci prognóz před a po zprovoznění záměru.
5. Vyhodnotit případná rizika plynoucí z pozice záměru v zóně havarijního plánování ACHP Kralupy a případně navrhnout adekvátní opatření k jejich eliminaci či minimalizaci.

#### **II. Podmínky pro fázi realizace záměru:**

6. Při výstavbě bude zajištěn řádný technický stav stavebních mechanismů a dopravních prostředků z hlediska těsnosti hydraulických a palivových systémů (úniku závadných látek). Údržba a opravy stavebních mechanismů a dopravních prostředků, včetně doplňování pohonných a mazacích hmot, bude prováděna pouze na zabezpečených místech k tomu určených, případně budou používány záchytné vany pro zachycení eventuálních úkapů a drobných úniků.
7. Veřejné komunikace v okolí staveniště nebudou poškozeny a dodavatel zajistí jejich pravidelné čištění. Veřejné komunikace musí zůstat v průběhu výstavby trvale průjezdné.

8. Při výstavbě budou přijata opatření ke snižování prašnosti vhodnou organizací práce, kropením a čištěním komunikací, minimalizací zásob sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti a zaplachtováním sypkých či prašných materiálů při přepravě. Dočasné mezideponie zemin budou zřizovány pouze na dobu nezbytně nutnou před finálním využitím výkopových zemin na staveništi.
9. Při stavebních pracích budou minimalizovány zdroje znečištění ovzduší ze spalovacích motorů, tj. zejména látek NO<sub>2</sub> a benzenu přednostním využitím stavebních strojů splňujících emisní parametry alespoň EURO 3 či novější.
10. Vytěžená zemina (mimo části ornice a podorničí) bude využita pro terénní úpravy v území. Ornice a podorničí bude využita v souladu s podmínkami souhlasu o odnětí půdy ZPF.
11. Přebytková zemina bude před opětovným využitím dočasně na dobu nezbytně nutnou skladována tak, aby nedošlo k jejímu rozplavení a ovlivnění okolí.
12. Při výstavbě budou přijata opatření, které vyloučí negativní ovlivnění vodního toku Černávka a jejích břehových porostů stanovením dostatečných odstupových vzdáleností.
13. Před výstavbou bude na základě průzkumu skryta zbytková svrchní vrstva zemin (ornice a podorničí), která bude uložena na mezideponii. Podorničí a část ornice bude využito při konečných úpravách areálu. Zbylá část ornice bude použita „Dle dohody o využití ornice“, kterou uzavře investor stavby s odběratelem. Ornice bude v maximální míře využita pro rekultivace sousedního areálu těžby šterkopísků případně jiným způsobem v souladu s podmínkami pro odnětí.
14. Vzniklé odpady v průběhu výstavby budou přechodně shromažďovány v odpovídajících shromažďovacích místech vybavených kontejnery a nádobami umožňující shromažďování dle druhů budou k finálnímu využití či zneškodnění předávány pouze oprávněným osobám.
15. Hlukově významné stavební práce včetně stavební dopravy nebudou prováděny v noční době (22:00-6:00 hodin) ani v časném ranním a pozdním večerním období (6:00-7:00, 21:00- 2:00 hodin).
16. V případě nasazení významně vyššího počtu stavebních mechanismů (možná kumulace účinků) budou práce organizovány tak, aby nedocházelo k jejich souběžnému provozu a nežádoucí kumulaci vlivů, bude optimalizováno jejich časové nasazení v průběhu pracovní doby dle předem odsouhlaseného harmonogramu, případně budou přijata technická opatření pro snížení hluku a prašnosti (mobilní protihlukové zábrany, zkrápění prašných povrchů).
17. V rámci vegetačních úprav areálu bude realizován projekt ozelenění, který bude respektovat navržený plán ozelenění areálu uvedený v dokumentaci. K sadovým úpravám budou využity přednostně dřeviny odpovídající původnímu charakteru území a stanoviště, zejména pokud se týká prostoru podél toku Černávky.
18. Stavební práce, při kterých bude významně dotčeno stávající přírodní prostředí (kácení, skrývka), je třeba realizovat mimo období reprodukce většiny živočišných druhů, tj. od září do března (resp. poloviny března – dle aktuálního vývoje počasí). Toto se týká především zásahů do dřevinných porostů a půdního krytu. Kácení bude prováděno zásadně v mimohnízdním, lépe však mimovegetačním období. Bude smluvně zajištěn biologický dozor stavby autorizovanou osobou ve smyslu § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny.
19. S ohledem na relativně blízké hnízdiště břehule obecné (*Riparia riparia*), která patří mezi zvláště chráněné druhy (kat. ohrožené), bude nutné načasovat terénní úpravy do doby mimo hnízdní období zmíněného druhu a dohled biologického dozoru stavby.
20. Při areálu záměru bude vybudována zastávka autobusu.

21. Po dobu stavby bude zpracován plán opatření pro případ vzniku havarijní situace (např. úniku závadných látek), na staveništi budou k dispozici prostředky pro likvidaci případných úniků a bude smluvně zajištěna specializovaná firma pro řešení případného havarijního zásahu

### III. Podmínky pro fázi provozu záměru:

22. Realizace záměru, resp. uvedení do provozu, je **podmíněna zkapacitněním ČOV Úžice**.
23. Bude respektována intenzita vyvolané dopravy uvedené v dokumentaci, tj. 380 osobních automobilů, 20 nákladních automobilů a 180 nákladních souprav (kamionů s přívěsem či návěsem) za den a doporučené přepravní trasy.
24. Po zprovoznění budou provedena kontrolní měření hluku pro ověření prognóz hodnocení vlivů, s **výsledky budou seznámeny dotčené obce a příslušný orgán ochrany veřejného zdraví**.
25. Ke kolaudaci bude **zpracován plán organizace dopravy** (využívané přepravní trasy, rozdělení dopravy během dne apod.) se kterým budou **seznámeny dotčené obce**.
26. Srážkové vody z parkovišť, manipulačních ploch a pojízdných komunikací budou odváděny přes odlučovače lehkých kapalin (OLK), zaručující výstupní koncentraci uhlovodíků C10-C40 0,2 mg/l (např. koalescenční odlučovače s fibroilovým filtrem). Odlučovače budou pravidelně čistěny a udržovány.
27. Srážkové vody zachycené v retenčně – vsakovací nádrži budou v maximální možné míře využity jako tzv. užitková voda pro zkrápění, závlahu a zálivku zelených ploch.
28. Vzniklé odpady budou tříděny a shromažďovány v označených prostorách či nádobách umístěných v areálu, a tyto budou nabízeny specializovaným firmám k dalšímu využití.
29. Areál bude vybaven prostředky k zachycení a odstranění havarijních úniků vodám nebezpečných látek, v případě havárie bude zabráněno jejich vniknutí do kanalizace.
30. Parkoviště, manipulační plochy a obslužné komunikace budou udržovány v čistotě (zejména na podzim bude včas odstraňováno spadané listí či jiná organická hmota).
31. V zimním období bude omezena údržba povrchů solením (v únosné míře bezpečnosti) a nahrazena mechanickou údržbou (včasné odhrabování či odmetání sněhu) s ohledem na snížení solnosti odváděných srážkových vod.
32. Bude zajištěna pravidelná péče o zeleň, zejména její závlaha, pravidelné kosení a údržba dřevin.

### IV. Podmínky pro fázi ukončení provozu záměru

Nejsou stanoveny.

### V. kompenzační opatření

Nejsou navržena.

### Odůvodnění

#### **Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska včetně odůvodnění uvedených podmínek:**

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen KÚSK nebo příslušný úřad) vycházel při formulování závazného stanoviska z následujících podkladů:

Dokumentace vlivů záměru „Objekt D8.7 (Mercedes Benz After- Sales Logistics Center“ na životní prostředí vypracované podle přílohy č. 4 k zákonu (dále jen „dokumentace“).

Dokumentaci zpracoval Ing. Stanislav Postbiegl, držitel autorizace dle § 19 zákona (osvědčení č.j. 1176/159/OPVŽP/97 s prodloužením autorizace č.j. 13779/ENV/16 ze dne 22. 3. 2016) v prosinci 2017.

Jako podklad pro Dokumentaci EIA byly zpracovány odborné průzkumy a studie (hluková, rozptylová, dopravní, posouzení vlivů na veřejné zdraví, biologické posouzení, řešení problematiky nakládání s vodami v areálu, studie vlivu na krajinný ráz a hydrogeologický posudek), které jsou přílohami dokumentace.

Vyjádření obdržena k dokumentaci záměru.

Posudek o vlivech záměru „Objekt D8.7 (Mercedes Benz After- Sales Logistics Center“ na životní prostředí předložený podle přílohy č. 5 k zákonu, který vypracoval RNDr. Stanislav Fojtík, držitel autorizace dle § 19 zákona (osvědčení č. j.: 17 145/4673/OEP/92 ze dne 9.2.1993, s prodloužením autorizace pod č. j.: 39100/ENV/06 ze dne 5. 6. 2006 a č.j. 42868/ENV z 27.6.2011, resp. rozhodnutím MŽP č.j. 29429/ENV/16 ze dne 27 .5. 2016) v březnu 2018.

Vydání souhlasného závazného stanoviska je založeno na vyhodnocení současného stavu životního prostředí v zájmovém území (v době zpracování dokumentace) a na provedeném posuzování vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. V průběhu procesu posuzování nebyly shledány takové negativní vlivy, které by vedly k nadměrnému ovlivnění některé ze složek životního prostředí. Na základě výše uvedených podkladů, dospěl příslušný úřad k závěru, že za předpokladu splnění navržených podmínek pro jednotlivé fáze přípravy, výstavby a provozu lze k záměru „Objekt D8.7 (Mercedes Benz After- Sales Logistics Center)“ vydat souhlasné stanovisko a následně záměr realizovat.

Podmínky jsou souhrnem navržených opatření k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí uvedených v dokumentaci, a dále připomínek vzniklých v průběhu posuzování na základě vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územně samosprávných celků a veřejnosti.

Jako důležité pro navazující projektovou přípravu a zejména provoz záměru byly vyhodnoceny vlivy:

na kvalitu ovzduší - bude nutno aktualizovat rozptylovou studii, realizovat výsadbu izolační zeleně, omezovat vhodnými opatřeními prašnost

na hlukovou situaci spojenou zejména s dopravou – nutnost aktualizace hlukové studie, případně upřesnit navrhovaná hluková opatření

na půdu – velký zábor ZPF, část i ve II.tř.ochrany, využití ornice

na vodu – provést aktualizaci hydrotechnických výpočtů k omezení vlivu na kvalitu povrchových vod

Ostatní vlivy lze označit za malé nebo nevýznamné. Doprava bude z majoritní části vedena mimo obytné území k dálnici D8. K prevenci, eliminaci a minimalizaci účinků vlivů záměru byla v rámci posuzování záměru navržena opatření, která jsou uvedena v Závazném stanovisku. Z hlediska územně plánovací dokumentace je záměr možno považovat za akceptovatelný. Původní nesoulad s územním plánem byl v průběhu posuzování vyřešen navrženou změnou č. 5 ÚP obce Úžice.

### **Odůvodnění stanovených podmínek:**

Podmínka č. 1 je navržena s ohledem na nezbytnou aktualizaci hydrotechnických výpočtů s případným dopadem na kapacitu vsakovacích zařízení a retenčních protierozních příkopů,

důvodem je omezení vlivu záměru na kvalitu povrchových vod a minimalizaci rizika erozního odnosu a ovlivnění toku Černávka.

Podmínka č. 2 je stanovena z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a hospodaření s ním.

Podmínka č. 3 vychází z požadavku ochrany krajinného rázu, pro odclonění areálu byla předmětem diskuze na veřejném projednání. Důležitá podmínka z hlediska minimalizace negativních zásahů na životní prostředí a krajiny.

Podmínka č. 4 aktualizovat akustickou a rozptylovou studii je stanovena v zájmu ochrany veřejného zdraví a má potvrdit či upřesnit navrhovaná protihluková opatření. Vzešla i ze zaslaných připomínek a připomínek z veřejného projednání.

Podmínka č. 5 je uložena na základě upozornění KÚSK a vychází i z hodnocení zdravotních rizik.

Podmínka č. 6, 7 a 8 vychází z vyjádření obce Úžice a je stanovena k minimalizaci možných havarijních stavů stavebních a dopravních mechanismů a k omezení prašnosti.

Podmínka č. 9 zabezpečuje minimalizaci negativních dopadů při realizaci stavby s ohledem na minimalizaci negativních vlivů na kvalitu ovzduší.

Podmínky č. 10, 11 a 13 jsou stanoveny z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a hospodaření s ním, zejména náležitého využití skrývky ornice a podorničí.

Podmínka č. 12 vychází z předložených odborných vodohospodářských studií a vyjádření ČIŽP.

Podmínka č. 14 sice vychází přímo ze zákona o odpadech, nicméně je důležité dodržování zásad odpadového hospodářství.

Podmínka č. 15 je stanovena na základě požadavku obce Úžice a je určena na ochranu obyvatel nejbližší zástavby zejména před hlukem.

Podmínka č. 16 je navržena k ochraně obyvatel před hlukem a prašností.

Podmínka č. 17 je obdobou podmínky č. 3.

Podmínka č. 18 byla stanovena, protože záměr bude realizován v území, kde je třeba zajistit dodržení ochrany fauny a ekosystémů.

Podmínka č. 19 byla stanovena z důvodu ochrany biotopu a zjištěných druhů rostlin a živočichů během výstavby.

Podmínka č. 20 je navržena investorem.

Podmínka č. 21 je určena k zabezpečení případných havarijních stavů ke zmírnění jejich negativních dopadů. Je navržena i na základě vyjádření obce Úžice.

Podmínka 22 vychází z požadavků obce Úžice a ČIŽP. Bez splnění nelze záměr realizovat.

Podmínka 23 je stanovena na základě obdržených připomínek dotčených orgánů, intenzita dopravy, přepravní trasy byly rovněž řešeny na veřejném projednání.

Podmínka č. 24 vzešla rovněž z vyjádření obdržených připomínek k dokumentaci a je stanovena na základě ochrany veřejného zdraví před účinky hluku, zejména z dopravy.

Podmínka č. 25 je požadavkem obce Úžice, byla deklarována i na veřejném projednání.

Podmínky č. 26, 29 jsou technicko-organizačním opatřením k zamezení možného negativního dopadu zejména na půdní a vodní prostředí.

Podmínka č. 27 je určena k hospodárnému využívání dešťových vod a k omezení jejich přímého odvádění do Černávký, a tím ke snížení rizik negativního ovlivnění tohoto vodního toku.

Podmínka č. 28 viz. podmínka č. 14.

Podmínky č. 30 a 31 je stanoveny z důvodů zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví a možnosti kontaminace povrchových vod.

Podmínka č. 32 je navržena k zabezpečení plnění estetické a ochranné funkce zeleně, potažmo celého areálu.

### **Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti:**

Z hlediska velikosti, rozsahu a významnosti vlivů vyplynulo z procesů posuzování jako nejvýznamnější nutnost provést opatření pro eliminaci, minimalizaci či kompenzaci zejména následujících aspektů vlivů:

#### Vlivy na lidské zdraví

Přílohou dokumentace je „Studie vlivu na veřejné zdraví“, z jejichž závěrů vyplývá, že realizací stavby, za předpokladu dodržení vstupů (dat) do rozptylového modelu SYMOS 97 a do hlukové studie nedojde k prokazatelnému zvýšení zdravotních rizik (nad stávající úroveň) a k negativním vlivům na fyzické zdraví ani u jedné z hodnocených variant, s tím, že varianta 1 (optimalizovaná) působí příznivěji. Realizací posuzovaného záměru (obou variant) může dojít ke snížení psychické pohody a k pocitu rušení hlukem. S ohledem na v ČR nezvyklou velikost stavby, nelze vyloučit snížení pocitu bezpečí a tak negativní vliv na psychickou a zdravotní pohodu. Autoři tedy v podstatě vylučují vliv samotných fyzikálních faktorů na lidské zdraví, připouští však do určité míry ovlivnění faktorů pohody obyvatelstva. Ve stanovisku jsou proto navrženy podmínky, ke zmírnění těchto dopadů.

V případě hlukové zátěže obyvatelstva lze konstatovat, že již v současné době je v okolí hlavních komunikací (zejména D8) v posuzovaném území akustická situace (zejména v noční době) negativně ovlivněna (tj. jsou překračovány přípustné hodnoty ekvivalentní hladiny hluku), což je doloženo i měřeními, které provádělo ŘSD. V případě hluku je však míra subjektivního vnímání významnější než např. v případě znečištění ovzduší. V tomto případě jsou pak i malé příspěvky vnímány jako rušivé, stejně tak i nahodilé či náhlé hlukové události, jako je např. hluk při nakládce a vykládce v areálu apod. Hluková zátěž se projevuje daleko intenzivněji než znečištění ovzduší, protože obytné objekty leží v relativní blízkosti páteřních komunikací, jsou jejím provozem ovlivněny a již poměrně malé zvýšení hlukové zátěže je vnímáno negativně i přesto, že obslužná doprava v souvislosti s hodnoceným záměrem se de facto nebude v chráněné zástavbě významněji projevovat, resp. její příspěvky budou relativně malé, jak je doloženo v odborných studiích. Intenzita vyvolané dopravy je poměrně významná, avšak lze předpokládat její rozložení do delšího časového úseku během denní doby), a v noční době nebude situaci ovlivňovat.

Z hlediska znečištění ovzduší lze připustit vzhledem ke stávající imisní situaci v území zdravotní riziko ve vztahu k respiračním onemocněním riziko pro citlivější skupiny populace v případě suspendovaných částic PM<sub>10</sub>, avšak již ve stávajícím stavu, totéž lze konstatovat i v případě benzo(a)pyrenu. To lze dát do souvislosti s tím, že územní obvod příslušného stavebního úřadu Kralupy je zahrnut do oblastí vyžadujících zvláštní ochranu ovzduší a na znečištění ovzduší se zde podílejí především velké průmyslové zdroje a doprava. Příspěvek záměru k imisnímu pozadí je však hodnocen jako nevýznamný – realizací záměru nedojde k významnému zvýšení imisní zátěže v porovnání se současným stavem.

Z objektivního hlediska vzhledem k vypočteným příspěvkům záměru k imisním koncentracím u jednotlivých polutantů se lze s provedeným hodnocením vlivů na lidské zdraví ztotožnit.

#### Vlivy na klima a kvalitu ovzduší.

Z rozptylové studie vyplývají poměrně nízké hodnoty emisních příspěvků pro jednotlivé škodliviny, vlivem záměru tedy nebude s vysokou pravděpodobností docházet k významnému ovlivnění stávající imisní situace (zejména pokud se týká obytné zástavby) či překračování emisních limitů. Nejvyšší přírůstky záměru k pozadovým koncentracím sledovaných škodlivin byly zjištěny uvnitř hodnoceného areálu, přičemž příznivější výsledky byly zjištěny pro optimalizovanou variantu (var 1). Provoz záměru však zásadním způsobem neovlivní imisní zatížení širšího území ani při uvážení varianty původní (var.2), uvedené v oznámení záměru, s předpokládanou vyšší dopravní zátěží. Výsledky výpočtů lze pro rok 2020 shrnout následovně:

Vypočtený maximální příspěvek hodnoceného záměru k průměrné roční koncentraci NO<sub>2</sub> dosahuje v areálu do 2,5 % příslušného imisního limitu u varianty 2, resp. do 1,5 % v případě optimalizované varianty.

Vypočtené nejvyšší příspěvky k průměrné roční imisní koncentraci tuhých znečišťujících látek frakce PM<sub>10</sub> dosahují u obou variant na hranici areálu cca do 5 % hodnoty imisního limitu. V případě maximálních krátkodobých koncentrací tuhých látek frakce PM<sub>10</sub> bylo výpočtem zjištěno možné navýšení četnosti překročení příslušného imisního limitu vlivem provozu všech známých nově realizovaných či plánovaných záměrů v hodnoceném území maximálně o 2-3 dny. Ve výhledovém stavu se nepředpokládá vlivem záměru významná změna zatížení území tuhých znečišťujících látek frakce PM<sub>2,5</sub> (maximální příspěvek záměru k průměrné roční koncentraci činí na hranici areálu u obou variant cca 2 %) příslušného imisního limitu.

Vypočtené maximální příspěvky k průměrné roční imisní koncentraci benzenu dosahují do 0,4 % hodnoty imisního limitu v případě varianty 1, resp. cca 0,8 % v případě varianty 2. V případě benzo(a)pyrenu dosahuje nejvyšší příspěvek záměru na hranici areálu u obou variant cca do 3 % hodnoty imisního limitu. V širším území a u nejméně dotčené obytné zástavby budou příspěvky záměru k imisní zátěži podstatně nižší.

Lze konstatovat, že s ohledem na stávající úroveň imisní zátěže se nepředpokládá dosažení či překročení imisního limitu pro roční průměrné ani maximální hodinové koncentrace u výše uvedených škodlivin v důsledku realizace záměru, a to ani v kumulaci s ostatními záměry v dané lokalitě.

V době výstavby záměru lze očekávat nárůsty imisní zátěže zejména z pohledu krátkodobých (hodinových a denních) koncentrací. Stavební práce budou v lokalitě působit pouze po časově omezenou dobu a nebude se navíc jednat o celoroční působení.

Provoz záměru způsobí pouze mírné zvýšení imisní zátěže, přičemž dominantní pro celkovou imisní zátěž zájmového území bude nadále vliv provozu na páteřních komunikacích a velkých stacionárních spalovacích zdrojů, v případě benzo(a)pyrenu je významný i vliv lokálních topenišť. Podíl zdrojů v rámci posuzovaného záměru bude poměrně nízký. Podíl stacionárních zdrojů lze charakterizovat z hlediska emisní produkce záměru jako málo významný. Z hlediska imisního pozadí je v dané lokalitě problematický především ukazatel suspendovaných prachových frakcí PM<sub>10</sub> a benzo(a)pyren BaP, kdy pravděpodobně zejména v rozptylově zhoršených obdobích může docházet k překračování imisního limitu a každý příspěvek ke zhoršení imisní situace může být významný. V celkovém kontextu imisní situace v území se však vlivy záměru projeví nevýznamně (v případě BaP jsou vlivy příspěvků záměru dle názoru zpracovatele posudku nedetekovatelné), a jsou proto z pohledu hodnocení znečištění ovzduší akceptovatelné.



V období výstavby a zejména provozu je nezbytné provádět preventivní a technická opatření pro eliminaci prašnosti. Strojní zařízení a manipulační mechanismy, které jsou zdrojem emisí, udržovat v řádném technickém stavu, u nákladních vozidel provozovatele preferovat vozidla pokročilé emisní úrovně a využívat při přepravě zaplachtování či uzavřené kontejnery. Rovněž je nezbytné realizovat opatření pro eliminaci sekundární prašnosti, zejména zkrápění materiálů v suchých obdobích, čištění vozidel a komunikací apod. Záměr je navržen realizovat v území se zhoršenou kvalitou ovzduší, zejména v ukazatelích suspendované částice PM10 a BaP. Vyhodnocené příspěvky záměru jsou však poměrně nízké a lze z vysokou pravděpodobností předpokládat, že ke zhoršení stávající situace nedojde, protože vypočtené imisní příspěvky jsou nízké.

Vlivy na klima nejsou podrobněji samostatně hodnoceny a z charakteristiky záměru je nelze předpokládat ve významnějším rozsahu, neboť míra vlivů záměru s vysokou pravděpodobností nemůže markantně ovlivnit základní charakteristiky klimatu, a to ani v lokálním měřítku. Nejsou zde instalovány žádné energeticky významné zdroje, rozsáhlé vodní plochy apod., ovlivňující místní teplotní charakteristiky, vlhkost vzduchu atd.

#### Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky.

Ze závěrů akustické situace vyplývá, že příspěvky hluku z vyvolané dopravy záměru u nejbližší obytné zástavby jsou u obou variant minimální a pohybují se do 0,1 dB u varianty 1 a do 0,3 dB u varianty 2 pro výpočtový rok 2020 a do 0,1 dB u varianty 1 a 0,2 dB u varianty 2 pro výpočtový rok 2040. U hluku ze stacionárních zdrojů záměru bylo zjištěno, že při maximálním výkonu všech významných zdrojů záměru bude příspěvek k hlukové zátěži dosahovat u nejbližších chráněných prostor hodnot cca 20 – 25 dB pro variantu 2 (pro variantu 1 o cca 1 dB méně). Z výše uvedeného vyplývá, že žádná z posuzovaných variant záměru nebude, a to ani v kumulaci s dalšími předpokládanými záměry v území, způsobovat nadlimitní hlukové stavy u nejméně exponované obytné zástavby v území, za předpokladu realizace plánovaných protihlukových opatření v území. Vypočtené hodnoty jsou u varianty 1 příznivější. Z hlediska hlukového zatížení je tedy možné doporučit variantu 1.

Záměr vnáší do území další zdroje hluku, významnější jsou vlivy dopravní obsluhy (příspěvky k intenzitám dopravy na stávající dopravní síti a pohyby vozidel v areálu), stacionární zdroje jsou reprezentovány výstupy VZT a klimazařízení převážně na střeše hlavního objektu s nižším akustickým výkonem. Území je již ve stávajícím stavu zatěžováno hlukem z dopravy, na západním okraji Úžice jsou překračovány přípustné hodnoty ekvivalentní hladiny hluku v noční době. V území jsou připravována opatření ke snížení hluku z dopravy zejména na přilehlém úseku dálnice D8 (nová protihluková stěna). Vypočtené příspěvky záměru k akustické situaci jsou hodnoceny jako nízké.

#### Vlivy na povrchové a podzemní vody.

Koncepce řešení se zaústěním odvedených srážkových vod do retenčně vsakovací nádrže s využitím akumulovaných vod v provozu jako vod užitkových a s regulovaným odtokem do vodoteče je v daném území prakticky jako jediná realizovatelná. Je však třeba eliminovat rizikové faktory, které představují variabilitu prostředí nesaturované zóny v území a vyvarovat se vsakování do svrchní vrstvy štěrkopísků, které mohou být v hydraulické spojitosti se sousedícím těženým ložiskem. Vsakování je navrženo do vrstvy podložních cenomanských pískovců, které mají příznivější hydraulické parametry, nadložní turonské jílovce jsou jen velmi omezeně propustné. Je proto navrženo opatření, které prověří bilanci odtoku srážkových vod s ohledem na reálně odvodněnou plochu a na základě této bilance se vyhodnotí dimenze jak vsakovací jímky, tak parametry vsakovacího zařízení.

Jelikož záměr předpokládá odvedení srážkových vod ze zpevněných ploch, včetně těch s rizikem znečištění, do retenčně–vsakovací nádrže s regulovaným odtokem do vodoteče Černávka, je proto nezbytné přijmout další opatření k eliminaci ovlivnění kvality

retenovaných, resp. vsakovaných srážkových vod z odvodněných ploch. Navržena je instalace odlučovače lehkých kapalin (lapol). Vody zachycené v nádrži budou využity v provozu jako tzv. užitková voda. Splaškové vody budou odvedeny na obecní ČOV Úžice za podmínky jejího zkapacitnění na 4000 EO, které se předpokládá do zprovoznění záměru.

Nepředpokládají se zásadní vlivy na podzemní vody ani na zásobování obyvatel pitnou vodou vzhledem ke způsobu zásobování pitnou vodou v území - hromadné zásobování není zajištěno z podzemních zdrojů vody. V širším okolí záměru nejsou známy zdroje vody využívané pro hromadné zásobování obyvatel pitnou vodou. Při dodržení navrhovaného řešení nakládání se srážkovými vodami z území nedojde téměř k žádné změně odtokových poměrů z území proti stávajícímu stavu. Splaškové vody budou kvalitou odpovídat běžným splaškovým vodám z domácností a budou čištěny na intenzifikované ČOV Úžice do takové kvality, aby bylo možno vody vypouštět do místní vodoteče. Vzhledem ke skutečnostem uvedeným výše se znečištění povrchových vod nepředpokládá.

#### Vlivy na půdu.

Záměr předpokládá poměrně velký zábor zemědělské půdy většinou (78%) s nízkou předností v ochraně (IV. a V. třída), zbývající část má vyšší (II.) třídu ochrany, vynětí je předpokládáno územním plánem (využití území jako průmyslová zóna) a je tak z hlediska ochrany ZPF možné. Je plánováno náležité využití skrývky ornice a podorničí jednak k finálním úpravám povrchu areálu, jednak k rekultivačnímu využití v blízkém okolí. Podmínky využití budou dány příslušným souhlasem s odnětím, které je vzhledem k rozsahu záboru v kompetenci MŽP (k záměru se v průběhu posuzování nevyjádřilo). Záměr předpokládá i poměrně velký rozsah terénních úprav při přípravě pláně a založení staveb. Projekt však předpokládá využití výkopových zemin pro terénní úpravy na místě, tj. vyrovnanou bilanci násypy – výkopy. Samotný provoz záměru nebude vzhledem ke svému charakteru a při dodržování všech platných zákonných norem způsobovat znečišťování půdy ani podloží.

V daném území se zábořem území již počítalo a možnost vynětí byla schválena v nadřazených strategických dokumentech a územních plánech. Zábor ZPF je tedy z hlediska navrhovanému využití území akceptovatelný.

#### Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje.

V dokumentaci není zmíněna možnost ovlivnění sousedícího těženého ložiska vsakováním srážkových vod. I když výsledky geologického průzkumu této možnosti nenasvědčují (vsakování bude realizováno do cenomanských pískovců, nikoli do pleistocenních terasových šterkopísků), je při další projektové přípravě tuto možnost vyjasnit a retenčně vsakovací nádrž navrhnout tak, aby bylo toto byť teoretické riziko eliminováno. Významný negativní vliv záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje lze vyloučit.

#### Vlivy na biologickou rozmanitost (Vlivy na faunu, floru a ekosystémy).

K ovlivnění fauny v lokalitě záměru může dojít částečně při provádění skrývek povrchových vrstev půd. Je zřejmé, že různé živočišné druhy mohou být posuzovaným záměrem ovlivněny v různé míře. U některých pohyblivějších živočichů je možné předpokládat ztrátu biotopu s jeho náhradou v okolních lokalitách (větší savci, ptáci, hmyz apod.). Některým méně pohyblivým živočichům (brouci) může hrozit fyzická likvidace. Další ekologickou skupinou živočichů jsou většinou velmi početné druhy tzv. r-stratégů (např. typicky zástupci z čeledi myšovitých). Vzhledem k populační dynamice ekologické skupiny r-stratégů je pravděpodobné, že na vhodných okolních stanovištích budou jejich početné ztráty nahrazeny.

V době realizace stavby bude okolní fauna ovlivňována zvýšenými imisemi a hlukem. Hluk v biologicky snesitelných nebo nepřiliš vysokých hladinách je živočichy snášen. Většinou

je hluk spojován se zdrojem, převážně na základě vizuálních vjemů. Pokud pak zdroj hluku, a tím i hluk jako jeho součást nereprezentuje pro živočicha nebezpečí, živočich na tento signál přestane reagovat. Koncentrace imisí a hladiny hluku při výstavbě však nebudou dosahovat kritických hodnot, jež by mohly vést k významnému poškození živočichů v širším okolí záměru.

Jelikož východní stěny blízké pískovny obývá břehule obecná, která je chráněna dle Přílohy č. III vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb., nelze vzhledem k relativně malé vzdálenosti hnízdiště od budoucího staveniště zcela vyloučit ovlivnění druhu v důsledku realizace záměru. Nepředpokládá se však, že by zde posuzovaný záměr hmotně narušil či poškodil stávající stěny pískovny. Záměr bude dle doporučení realizován mimo hnízdící období. Lze tedy s velkou pravděpodobností vyloučit rušivý vliv výstavby záměru na hnízdění zmíněného chráněného druhu. Samotný provoz záměru nebude mít vliv na hnízdění tohoto chráněného živočicha. S ohledem na lokalizaci dotčeného území, přítomnost náhradního adekvátního přírodního území v blízkém okolí záměru a budoucí ozelenění části areálu dřevinami původního druhového složení jako náhradního biotopu pro ptactvo a ostatní živočichy, lze za předpokladu zohlednění navržených doporučení a podmínek označit vliv na faunu za akceptovatelný.

Vliv záměru na flóru v území lze, z hlediska charakteru a kvality dotčených biotopů a druhového spektra, kde zcela převažují vegetační formace antropogenního charakteru, s výrazným vnosem neofytů a ruderalních zástupců, hodnotit jako nevýznamný.

Záměr je umístěn na plochy intenzivně obhospodařovaných polí, které obecně se vyznačují pěstováním monokultur zemědělských plodin, a to v rozsáhlých lánech pravidelně ošetřovaných herbicidy. Plevelné druhy na těchto plochách mají malou pokryvnost a vyskytují se především na okrajích, v úzkých pružích nezasazených herbicidy. Tyto plochy nenabízejí dostatek refugií ani potravních příležitostí pro živočichy.

Záměr nepovede k degradaci ekosystémových služeb, ztrátě ani degradaci přírodních stanovišť, ztrátě druhové rozmanitosti ani ztrátě genetické rozmanitosti. Naopak, vzhledem k rozsáhlým plochám zeleně a výsadbě vhodných dřevin v rámci ozelenění celého areálu lze očekávat zvýšení biologické rozmanitosti doposud druhově chudého území.

Realizací ani provozem záměru nedojde k ovlivnění žádné lokality soustavy Natura 2000 (viz. vyjádření KÚSK – Příloha č. 11b. Dokumentace).

Chráněná území, ani jejich ochranná pásma nejsou záměrem dotčena.

#### Vlivy na krajinu a její ekologické funkce.

Navrhovaný záměr nezasahuje do žádného významného krajinného prvku, ani do žádného stávajícího funkčního prvku územního systému ekologické stability. Dle územního plánu obce Úžice byl v území záměru navržen interakční prvek - IP 1, který směřoval od jihozápadu směrem k severovýchodu napříč územím záměru. Druhým navrženým interakčním prvkem v území byl dle územního plánu obce Úžice interakční prvek IP3, který je v současnosti reprezentován polní cestou bez jakéhokoli stromového či keřového patra, procházející od jihu na sever územím průmyslové zóny. Tento dílčí nesoulad s územním plánem je vyřešen změnou územního plánu č.5 obce Úžice. Vliv záměru na ÚSES je tedy akceptovatelný.

Posuzovaný areál je plošně poměrně rozsáhlý a navržená skladová hala je hmotově výrazná. Jsou proto navrženy sadové úpravy pro eliminaci vlivu na krajinný ráz a začlenění areálu do krajiny.

Dle dokumentace je záměr umístěn do segmentu krajiny, která je již poměrně výrazně ovlivněna antropogeními zásahy (objekty skladových hal v zóně) a urbanizací (liniové stavby

a vedení, zástavba sídel) a s vysokým podílem zorněné zemědělské půdy. Krajinný ráz je hodnocen samostatnou studií v příloze.

Stavba tohoto typu a měřítka bude vždy zasahovat do harmonického měřítka a vztahů v krajině, nicméně v hodnoceném území jsou již nyní harmonické měřítka a vztahy významně potlačeny, a nebyly až na výjimky v území identifikovány. Vliv stavby byl v tomto kontextu vyhodnocen jako slabý zásah. Realizací záměru zejména dojde k zesílení současného vlivu existujících areálů na krajinu.

Celkově je možno vyhodnotit vliv navrhované stavby na přírodní hodnoty krajinného rázu jako minimální a zásah do krajinného rázu jako slabý. S ohledem na polohu záměru a jeho charakter, je možno s výstupy dokumentace, zejména v závěrech hodnocení ovlivnění krajinného rázu, v zásadě souhlasit.

#### Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů.

Záměr je navržen do území, kde se nenacházejí žádné památkově chráněné objekty. V dotčeném území se nenacházejí žádná památkově chráněná území. Sídla, kam se soustřeďují kulturní památky, jsou ve značné vzdálenosti mimo dosah možných vlivů. Vliv v podobě určitého snížení významu jako kulturní dominanty však byl vyhodnocen na úrovni slabého zásahu (dominanta Řípu je vnímána již z velkého odstupů). Významnější ovlivnění hodnot historické a kulturní charakteristiky není předpokládáno, neboť hodnocené území je již stavbami halových objektů ovlivněno.

Vlivy na hmotný majetek je řešitelný a akceptovatelný. Vliv na kulturní památky je vyloučen.

Záměr je spojen s realizací odkryvných zemních prací většího rozsahu s možností zastižení archeologických či paleontologických nálezů – je třeba ve smyslu ustanovení zákona o státní památkové péči v předstihu uvědomit příslušný orgán o prováděných aktivitách a umožní případný záchranný archeologický výzkum.

#### Přeshraniční vlivy

Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí se nejedná o záměr, který by svými vlivy přesahoval státní hranice.

Z hlediska současné úrovně zatížení území lze s ohledem na charakter záměru a jeho environmentální charakteristiky považovat záměr ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví za akceptovatelný. Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z hlediska akceptovatelnosti a únosnosti území. Z hlediska tohoto nebyl nalezen natolik závažný faktor, který by bránil realizaci předloženého záměru při předpokladu plnění všech relevantních povinností daných platnou legislativou.

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil s tím, že konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako méně významné. Součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou opatření určená k prevenci, vyloučení či snížení nepříznivých vlivů na složky životního prostředí. Z celkového pohledu lze vlivy záměru na životní prostředí při splnění podmínek tohoto závazného stanoviska považovat za přijatelné a záměr lze doporučit k realizaci.

#### **Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí:**

Způsob výstavby a provozu posuzovaného je do značné míry standardizovaný. Výstavba zahrnuje stěžejní objekt haly – nosný skelet s opláštěním sendvičovými panely a s administrativně sociálními vestavbami na navazující infrastrukturou. Dále budou zřízeny

komunikační a manipulační plochy s živičným povrchem či zámkovou dlažbou. Vytápění je zajištěno plynovou kogenerační jednotkou, jejich emisní parametry jsou udávány výrobcem a lze je přesně specifikovat. Produkce škodlivin je tedy spojena pouze s vytápěním objektu a s obslužnou dopravou. V areálu nebudou tedy instalovány žádné další technologické celky, produkující škodliviny do ovzduší či odpadní vody. Odpadní vody budou produkovány pouze splaškové ze sociálních zařízení.

Provoz pak představuje poměrně ucelený logistický systém skladování a distribuce převážně náhradních dílů. Do haly budou přiváženy náhradní díly zpravidla nákladní a kamionovou autodopravou z výrobních provozů (jednotlivé výrobní závody Mercedes). Po přejímce bude materiál uložen do počítačově evidovaného skladu - do paletových, policových, nebo stromečkových regálů, do automatického skladu, do automatického zakladačového systému, do policových regálů patrových mezaninů, nebo na volnou skladovací plochu. Drobné díly pak do policových věžových policových skladů nebo budou stohovány na volných plochách uložené do palet s drátěnými nadstavbami. Toto zboží bude umístováno do palet/beden podle jejich nosnosti (až do cca 1000 kg). Po naplnění bude paleta manipulována vysokozdvíhacími/systémovými vozíky na vymezené úložné místo v regálovém skladu. Z tohoto skladu pak nebude materiál vyskladňován po kusech, ale po celých paletách. Systém logistiky skladu je poměrně propracovaný a jsou využity zkušenosti s již provozovaného skladu v SRN. Systém umožňuje on-line sledování kamionové přepravy a jeho operativní řízení.

Míra a rozsah znečišťování životního prostředí v souvislosti se záměrem tak bude záviset zejména na emisních a hlukových charakteristikách použitých zařízení a na technické úrovni a stavu automobilů využívaných pro dopravní obsluhu. Lze konstatovat, že tyto parametry (zejm. emisní charakteristiky vozidel) se neustále zlepšují.

Z hlediska hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a lidské zdraví jsou v souvislosti se záměrem prioritní vlivy na akustickou a imisní zátěž území zejména z vyvolané dopravy, resp. její kumulaci se zátěží na komunikacích využívaných pro dopravní obsluhu, bodové zdroje jsou méně významné. Dále jsou podstatné vlivy na vodu v důsledku odvedení srážkových vod ze zpevněných ploch a eliminace vzniku nestandardních provozních a havarijních stavů. Se záměrem je spojen poměrně rozsáhlý zábor zemědělské půdy a vliv na krajinný ráz v důsledku poměrně velké rozlohy areálu a velké hmoty skladové haly.

Z těchto důvodů odráží navržené řešení dosažený stupeň poznání v dané oblasti. Předložená dokumentace nastiňuje přehled opatření, která by měla zaručit realizaci záměru bez výraznějšího ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí. Tato doporučení jsou v rámci posudku doplněna a konkretizována i s ohledem na obdržená vyjádření k dokumentaci tak, aby byl zaručen soulad potřeby záměru se zájmy ochrany životního prostředí.

### **Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:**

V rámci další přípravy záměru a zpracování dokumentace byl původně oznamovaný záměr přehodnocen a rozpracován ve dvou variantách, označených jako Varianta 1 - „optimalizovaná“ a Varianta 2 „původní“, lišících se počtem zaměstnanců a rozsahem vyvolané dopravy. Ostatní parametry záměru, které byly uvedeny v oznámení, jsou upřesněny a tento upřesněný stav projektu je pak v předložené dokumentaci dále hodnocen.

Ve variantě 1 „optimalizované“ došlo k upřesnění a změnám jednotlivých parametrů záměru. Záměr bude mít nižší nároky na počty zaměstnanců i nižší dopravní nároky, než se uvažovalo v oznámení.

Varianta 2 „původní“ vychází z údajů uvedených v oznámení záměru projednaném v rámci zjišťovacího řízení, kdy nebyly zcela přesně známy konkrétní parametry a kapacitní údaje provozu.

V optimalizované variantě 1 tak došlo oproti původně oznamované variantě 2 k poměrně zásadním změnám, z nichž nejdůležitější jsou shrnuty v tabulce:

	Varianta 1	Varianta 2
	počet	
Zaměstnanci	600	900
Parkovací stání pro osobní automobily	505	554
Parkovací stání pro nákladní automobily	95	95
Doprava	jednosměrně/za den	
nákladní automobily	20	100
nákladní soupravy	180	310
osobní automobily	380	640

V rámci optimalizace došlo k i změnám v plochách záměru. Záměr z důvodu řešení nakládání srážkových vod v území proti oznámení záměru rozšířen na dva nové pozemky (p.č. 106 a 115) v severovýchodní části území. Došlo k úpravě rozsahu zpevněných ploch a ploch zeleně. Plochy zastavěné stavbami představují 52,2% celkové plochy areálu, zpevněné plochy 20,3 % a plochy zeleně 27,5%.

Kapacitní údaje – bilance ploch areálu – uvádí další tabulka:

	plocha (m <sup>2</sup> )	výška budov (m)
Ploch areálu	461 723	----
Zastavěná plocha	241 193	----
Skladová hala	228 729	----
Sklad	214 796	14
Automatizovaný sklad	9 260	14
Sklad drobných dílů	4 673	14
Kancelářská budova	3 x 1 927	16
Odpady a recyklace	1 244	6,5
Sklad obalů	1 806	6,5
Požární stanice, strojovna a nádrž SHZ	898	6,5
Strojovna	1 969	7,5
Servisní budova	3 871	6,8
Vrátnice	749	5,2
Zpevněné plochy	93 700	----
Plochy zeleně	126 830	----

Varianty jsou v dokumentaci popsány a porovnány zejména v části E – porovnání variant řešení záměru. Z hodnocení vychází jako příznivější optimalizovaná varianta 1.

### Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí:

Záměr byl podroben zjišťovacímu řízení. Oznámení záměru v rozsahu přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění (dále „zákon“) bylo zveřejněno v srpnu 2017 a předloženo příslušnému orgánu ve smyslu §22 zákona, kterým je Krajský úřad Středočeského kraje (KUSK). Dne 22. 8. 2017 byl záměr zveřejněn a bylo zahájeno zjišťovací řízení pod č.j.103972/2017/KUSK. Dne 27. 9. 2017 byl vydán pod č.j. 100306/2017/KUSK závěr zjišťovacího řízení s tím, že záměr **bude dále posuzován** podle zákona č. 100/2001 Sb. Hlavním důvodem pro další posuzování byla stanoviska dotčených obcí (Úžice, Chvatěruby, Kozomín, Veltrusy, Máslovice, Dřínov, Panenské Břežany, Postřižín, Zdiby), orgánů státní správy dotčených správních úřadů (Středočeský kraj, ČIŽP OI Praha, KHS Stč. Kraje, OŽP

MěÚ Kralupy n Vlt.) a veřejnosti (6 vyjádření). Tyto subjekty požadovaly podrobnější posouzení mj. hlukové problematiky se zřetelem na kumulaci vlivů se stávajícími a plánovanými záměry, problematiku nakládání s vodami, doplnění rozptylové a dopravní studie, vlivy na krajinný ráz, veřejné zdraví aj. Požadavky vzešlé ze zjišťovacího řízení jsou specifikovány v citovaných závěrech zjišťovacího řízení, které zpracovatel dokumentace zařadil v plném znění v příloze 10 dokumentace.

Dne 4. 12. 2017 obdržel KÚSK **dokumentaci** vlivů záměru na životní prostředí zpracovanou podle př. č. 4 Ing. Stanislavem Postbieglem, PhD., autorizovanou osobou.

Dne 12. 12. 2017 byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům k vyjádření a zveřejněna na úř. desce Středočeského kraje dotčených obcí.

Dne 5. 1. 2018 byl příslušným úřadem pověřen RNDr. Stanislav Fojtík (autorizovaná osoba) zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí. Dokumentaci převzal dne 16. 1. 2018.

Dne 9. 1., resp. 10. 1. 2018 byla KÚSK zveřejněna informace o konání veřejného projednání.

Zpracovaný posudek byl předán příslušnému úřadu dne 16. 3. 2018. Posudek bude zveřejněn na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků, a také na internetovém portálu CENIA spolu se Závazným stanoviskem a zápisem z veřejného projednání.

Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace, tedy že posuzovaný záměr je z hlediska ochrany životního prostředí akceptovatelný. Zpracovatel posudku doporučil Krajskému úřadu Středočeského kraje vydat k záměru souhlasné závazné stanovisko ve smyslu zákona, a to za podmínek specifikovaných v návrhu závazného stanoviska, který je součástí posudku. Jedná se celkem o 32 podmínek.

### **Veřejné projednání:**

Místo veřejného projednání: Úžice – pohostinství, Hlavní 83, 277 45 Úžice

Datum veřejného projednání: středa 17.1.2018 v 16.00 hodin

**Závěry veřejného projednání:** Dle § 17 odst. 5 zákona pořídil příslušný úřad z veřejného projednání zápis obsahující zejména údaje o účasti a závěry z projednání a dále z něj byl pořízen zvukový záznam.

Příslušný úřad konstatuje, že vlivy záměru „Objekt D 8.7 (Mercedes Benz After- Sales Logistics Center)“ byly projednány ze všech podstatných hledisek a že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání dokumentace k záměru „Objekt D 8.7 (Mercedes Benz After- Sales Logistics Center)“ podle zákona a vyhlášky.

### **Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:**

Do návrhu stanoviska byla v upravené formě zahrnuta opatření, uvedená ve vyjádření zejména obce Úžice a Zdiby, ČIŽP a dále bylo zohledněno doporučení obsažené ve vyjádření OŽPaZ Krajského úřadu Středočeského kraje, týkající se zóny havarijního plánování ACHV Kralupy.

### **Vypořádání vyjádření k dokumentaci:**

Stanoviska k oznámení záměru, komentovaná a řešená v dokumentaci jsou považována, v případě že nebyla opětovně vznesena k dokumentaci, za vypořádaná. Kopie došlých vyjádření k dokumentaci jsou zařazeny v přílohové části posudku pouze v elektronické podobě a komentovány v následujícím textu. Řada vyjádření je obsahově shodná či se opakují

shodné či obdobné problematické okruhy, v takových případech je u příslušného vyjádření uveden pouze odkaz, kde je vypořádání či komentář uveden.

Vypořádání zpracovatelem posudku jsou vyznačena tučně kurzívou.

K posuzované dokumentaci se vyjádřily následující subjekty:

**Dotčené územně samosprávné celky:**

Středočeský kraj - č.j. 004065/2018 ze dne 8. 1. 2018

Obec Chvatěruby- bez č.j. ze dne 11.1.2018

Obec Úžice – , č.j. UZIC -723/2017 ze dne 11.1.2018

Obec Kozomín – č.j. OÚ 07/2018 ze dne 11.1.2018

**Dotčené správní úřady:**

MěÚ Kralupy – OŽP MUKV 91938/2017/OŽP ze dne 11.1.2018

ČIŽP - ČIŽP/41/2018/223 ze dne 11.1.2018

KÚSK – OŽP- dílčí vyjádření – 147008/2018/KUSK/01 ze dne 11.1.2018

**Ostatní správní úřady:**

MěÚ Kralupy – doprava – MUKV-S 329/2018/Br ze dne 11.1.2018

**Ostatní obce:**

Město Veltrusy – MUV-5327/2017/NFo ze dne 11.1.2018

Město Kralupy - MUKV 2752/2018 KS ze dne 11.1.2018

Obec Postřížín - bez č.j. ze dne 11.1.2018

Obec Zdiby – AK Petržilek - bez č.j. ze dne 11.1.2018

Obec Zlončice – bez č.j. ze dne 11.1.2018 - doručeno 12.1.2018

Obec Máslovice – bez č.j. ze dne 11.1.2018

**Občanská sdružení:**

Za životní prostředí Úžic u Kralup, z.s. – bez č.j. ze dne 20.12.2017 doručeno 28.12.2017

Spolek VIZE 21, z.s. – bez č.j. ze dne 11.1.2018 - doručeno 12.1.2018

Otevřeno o 106, z.s. - bez č.j. ze dne 11.1.2018

OS Zdiby, z.s. - bez č.j. ze dne 11.1.2018

Hlasy Kozomína, z.s. - bez č.j. ze dne 11.1.2018 - doručeno 12.1.2018

Český svaz ochránců přírody, pobočný spolek v Kralupech – předneseno na veřejném projednání

**Obdržená vyjádření veřejnosti** (z důvodu ochrany osobních údajů - zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů - jsou uvedena pouze jména osob, které se k dokumentaci vyjádřily, bez udání místa bydliště). Vyjádření jsou datována 11. 1. 2018, ale příslušný je obdržel většinou 12., resp. 15. 1. 2018, přesto se s nimi zabýval:

p. Mikéska

pí Haňurová

pí Saibicová

pí Tintěrová

Gagovi

p. Roth

p. Kopecký

pí Vojtíšková

p. Wretzl



p. Culka  
 p. Potůček  
 Stachovi  
 pí Šatavová  
 p. Kamenický – mail  
 p. Kovanda – otevřený dopis - mail

### **Středočeský kraj v samostatné působnosti**

Souhlasné stanovisko k dokumentaci bez připomínek.

#### ***Bez komentáře.***

#### **Obec Chvatěruby**

Vyjádření obce je poměrně obsáhlé a vyjadřuje negativní stanovisko k záměru, včetně vypořádání závěrů zjišťovacího řízení. V úvodu je chybně uveden autor předmětné dokumentace, kdy autorem není ing. Jiří Blažek, ale ing. Stanislav Postbiegl. Ing. Jiří Blažek zpracovával dokumentaci pro záměr Goodman Zdiby. Je s podivem, že ve vyjádření nejsou akcentovány konkrétní vlivy týkající se obce Chvatěruby, nicméně je zcela legitimní vyjadřovat se k záměru i z hledisek, které autoři uznají za vhodné. K jednotlivým připomínkám lze uvést následující:

#### **Ad požadavek rozšíření plochy výpočtu rozptylové studiu pro hodnocení kumulace vlivů**

*Kumulace s ostatními záměry byla vyhodnocena na základě výsledků již zpracovaných rozptylových studií k jednotlivým realizovaným či připravovaným záměrům (seznam je v dokumentaci), resp. je zahrnuta rovněž v dopravní studii, přiložené k dokumentaci. Formální „geografické, plošné“ zahrnutí těchto záměrů by nijak neovlivnilo výsledky rozptylové studie, zejména v místech kde jsou impakty záměru nejvýznamnější. Pro hodnocení je podstatné území s předpokládanými a následně hodnocenými (či modelovanými) největšími impakty hodnoceného záměru, v širším území vliv záměru klesá a „kumulaci“ vlivů jednotlivých záměrů pak nelze zodpovědně odlišit. Modelované území je zvoleno tak, aby zahrnovalo navazující dopravní trasy včetně D8 a zejména nejbližší obytnou zástavbu Úzic a Kozomína, jakožto dotčené obce nejbližší záměru a potenciálně nejvíce ovlivněné. Zároveň modelované území zahrnuje prostor s nejvýznamnějšími příspěvky záměru. Vzhledem k rovinatému terénu není rozptyl znečišťujících látek ovlivňován terénními překážkami a nelze očekávat ani v širším území výskyt lokálních maxim, které by mohly případně terénní vyvýšeniny způsobovat. Izolinie imisních koncentrací v reálu „pokračují“ i za hranici zvoleného území. Na tvar izolinií zde má vliv několik faktorů:*

- *Liniový zdroj je ve výpočtovém modelu zadáván pouze do zvoleného území, na jeho hranici se tedy vliv zdroje pokračujícího za hranici území již neprojeví. I při volbě většího rozsahu území by však došlo ke stejnému grafickému efektu.*
- *V dotčeném území se imisně projevuje významně sjezd na D8, kde dochází ke zhuštění dopravního provozu. S rostoucí vzdáleností od MÚK jeho vliv klesá a dochází k poklesu koncentrací kolem navazujících úseků D8.*
- *Tvar izolinií je rovněž závislý na volbě hodnoty koncentrace k zobrazení. Při hrubším členění by izolinie s nízkými hodnotami při okraji mapy výpočtového modelu již nebyly.*

*Imisní příspěvek záměru podél dálnice D8 v J směru v širším území nepřekročí hodnoty vypočtené v úseku navazujícím na MÚK, vliv záměru je zde nízký a dále bude nižší (nesledovatelný).*

**Ad požadavek RS na působení výstavby**

Vyčíslení imisního příspěvku záměru v období výstavby je problematické, závisí na mnoha faktorech a obecně bývá zatíženo řadovou chybou (krátkodobé emise, ovlivněné vlivy aktuální meteorologické situace v konkrétním dnu výstavby, neznalost nasazení jednotlivých zdrojů v tom kterém klimatickém období, aj.). Vzhledem k tomu, že se jedná o dočasně či omezeně působící zdroj emisí, je lepší klást důraz na konkrétní preventivní, minimalizační a eliminační opatření při výstavbě, zejména pro minimalizaci sekundární prašnosti (zakrytování či skrápění volných deponií zemin na ploše staveniště, důsledné čištění vozidel před výjezdem na zpevněné komunikace, resp. čištění vozovky atd.). Zpracovatel posudku preferuje definovat konkrétní eliminační opatření v době výstavby před zcela nepřesnými predikacemi působení zdrojů, které nejsou konkrétně z hlediska emisní produkce definovatelné.

**Ad Požadavek na společné vyhodnocení hluku leteckého provozu a ostatních zdrojů**

Problematika je řešena autory dokumentace jako reakce na připomínku k oznámení, různé zdroje (s různým působením a tedy i limitem) nelze sčítat. Je možno konstatovat, že metodiky hodnocení hluku z leteckého provozu se od metodik predikce dopravních či průmyslových zdrojů liší. Z tohoto důvodu nebylo hodnocení provedeno, protože by pravděpodobně došlo k nesprávným výsledkům.

**Ad požadavek výpočtu imise CO**

Imisní limit CO (8 hodinová koncentrace) činí  $10 \text{ mg}\cdot\text{m}^{-3}$ . Imisní pozadí v dotčené lokalitě však není měřeno. Na stanicích imisního monitoringu, které provádějí měření této znečišťující látky, v roce 2016 maximální hodnota 8hod. koncentrace CO činila  $4,4 \text{ mg}\cdot\text{m}^{-3}$  (Ostrava), ve Středočeském kraji byla naměřena nejvyšší hodnota 8hodinové koncentrace na úrovni  $3 \text{ mg}\cdot\text{m}^{-3}$ . Z těchto údajů lze tedy předpokládat, že imisní limit je i v hodnoceném území plněn s dostatečnou rezervou. Příspěvky záměru v řádu jednotek  $\text{kg CO}$  ročně s vysokou pravděpodobností nezpůsobí významnou změnu stávající imisní situace v území ani dosažení, neřkuli překročení imisního limitu. Jedná se o naprosto nevýznamnou škodlivinu, proto se autor RS tímto zbytečným výpočtem nezabýval.

**Ad požadavek na rozšíření počtu dotčených obcí, resp. nesouhlas s komentářem v dokumentaci, že obce, které nejsou ovlivněny nepovažuje zpracovatel dokumentace za dotčené.** Jedná se o formální problém, protože i obce, které nejsou uvedeny jako přímo dotčené záměrem, měly možnost v procesu posuzování se k záměru vyjádřit.

**Ad absence dopravy po železnici, požadavek na zapracování varianty železniční dopravy.** Železniční doprava nebyla pro obsluhu záměru uvažována, investor a provozovatel areálu považuje tento způsob dopravy za nevýhodný a z logistického hlediska za komplikující. Využívání železniční (nebo i jiné) dopravy nelze vymáhat ani jím podmiňovat realizaci záměru. Rovněž teoretické zřízení vlečky v území či překladiště by zřejmě mělo nepříznivější dopady než navržená automobilová doprava.

**Ad zoologický průzkum požadavek rozšíření, není uveden autor, atd.**

Autorka této části dokumentace (Katarína Juščáková) je uvedena v úvodním seznamu spoluautorů, záměr je umístěn na poli, kde převládají agrocenózy bez většího významu pro druhovou rozmanitost bioty (flóry i fauny) v daném území. Cennější druhy jsou v okolních záměrem nedotčených pozemcích. Podrobnější průzkum v různých časových aspektech v rámci roku či dlouhodobý monitoring bioty lze proto považovat za nadbytečný. Dokumentace obsahuje v návrhu opatření některé doporučení pro ochranu dřevin a fauny. Podrobnější průzkum ani monitoring nebyl požadován ve zjišťovacím řízení. Ve vyjádření je odkaz na neznámý podklad – vyjádření KÚ SK ze dne 24.11.2017.

**Ad problematika nadlimitních pozad'ových imisních koncentrací benz(a)pyrenu**

Problematika je komentována u vyjádření obce Zdiby a OŽP MěÚ Kralupy.

Ad – požadavek vizualizace od Veltrus – není zřejmé, proč obec Chvatěruby požaduje vizualizaci záměru od Veltrus. Vizualizace, znázorněné v příloze dokumentace (studie vlivů na krajinný ráz) poskytuje dostatečnou představu o zasazení a pozici záměru do krajiny.

Ad požadavek výpočtu rozptylové studie ne v 1 m nad zemí, ale 1.5 m nad zemí, jen 2 referenční body mimo síť a ne ve Veltrusech ??? (proč ne ve Chvatěrubech ??)

1m nad zemí odpovídá dýchací zóně dítěte, ve výsledcích pro výšku 1,5m nepředpokládáme významný rozdíl. Referenční body byly zvoleny co nejbližší záměru a navazujícím komunikacím, tzn. nejvíce dotčené. V ostatních případech (MŠ, ZŠ) budou vlivy záměru méně významné. Rovněž ve městě Veltrusy bude vliv záměru méně významný než ve zvolených výpočtových bodech (dostatečná vzdálenost od D8, směřování vyvolané dopravy převážně jižním směrem). Referenční body byly zvoleny s ohledem na předpokládaný nejméně příznivý vliv záměru. U Veltrus by byly výsledky s vysokou pravděpodobností vždy výrazně nižší, podobně jako u Chvatěrub.

Ad - výpočty RS a další související připomínky

Ve výpočtu bylo použito základních rovnic (specifický výpočet je potřebný např. pro uzavřená údolí, což není případ umístění D8.7 a navazující dopravní sítě a byly využity softwarové produkty vycházející ze schválených a používaných metodik. Dotčená lokalita je velmi dobře provětrávána, četnost výskytu bezvětrí je dle aktuální větrné růžice odhadnuta na 7 %. Požadavky na rozepsání nejistot výpočtových modelů, je formální, v případě zájmu zpracovatel je ochoten tato data poskytnout, i když rozptylová studie mohla tyto údaje obsahovat. Požadavek na přiložení úplných výsledků RS na CD – jedná se o rozsáhlý soubor dat, s informací pro úzce specializované odborníky, kteří disponují příslušným softwarovým produktem, na požádání lze data poskytnout po dohodě se zpracovatelem kopírování dat na CD a zveřejňování považují za nadbytečný s těmito daty je schopen pracovat odborník se znalostí metodik výpočtů a disponující potřebným vybavením, pro veřejnost je taková informace víceméně nesrozumitelná.

Ad v r 2020 bude nový limit na PM2,5, požadavek na přepracování části RS

Výsledky výpočtu imisních vlivů záměru jsou dané bez ohledu na limitní hodnoty. Při uvažování budoucího limitu PM2,5 na úrovni 20  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  pro dnešní stav území lze konstatovat, že požadovaná koncentrace v území bude na úrovni 91% imisního limitu. Dle výpočtu RS nebude ve výhledovém stavu (včetně kumulace) překročen ani tento limit. Není důvod RS a její závěry přepracovávat.

Ad relativizace rozptylové studie v oblasti hodnocení BaP

Data uvedená v PZKO (43% podíl lokálních topenišť v příslušném ORP) se vztahují k emisním údajům roku 2011. V rámci dokumentace záměru tedy bylo přistoupeno k aktuálnějším datům ze stejného zdroje (ČHMÚ). Dle informací zveřejněných ČHMÚ postupně dochází ke zpřesňování dat o imisním pozadí BaP (33 měřících stanic imisního monitoringu v roce 2011, oproti 44 stanicím v roce 2016). Pro porovnání údajů lze uvést, že v celorepublikovém průměru roku 2011 činil podíl domácích topenišť na emisích cca 60%. Na základě těchto údajů lze tedy podíl lokálních topenišť na emisích BaP v roce 2016 v působnosti ORP Kralupy odhadnout na cca 70% (koresponduje s faktem, že v dostupných ročenkách ČHMÚ je opakovaně uváděn rozhodující vliv menších sídel na stávající imisní zátěž benzo(a)pyrenem). Důraz na realizaci opatření uvedených v Programu zlepšování kvality ovzduší (PZKO) zejména v sektoru lokálních zdrojů vytápění tedy lze považovat za relevantní.

Ad – nejasnosti RS

Emisní faktory  $\text{NO}_x$  vycházejí ze Sdělení odboru ochrany ovzduší MŽP. Podíl emisí  $\text{NO}_2$  na emisích  $\text{NO}_x$  dle příslušné metodiky pro zdroj spalující zemní plyn činí 5 – 15%. V ovzduší však dochází k další konverzi  $\text{NO}$  na  $\text{NO}_2$ . Podíl  $\text{NO}_2$  v emisích tedy není

*pro výsledný příspěvek zdroje relevantní. Kumulativní vliv hodnocen u bodových zdrojů z výsledků příslušných RS, nejsou součástí výpočtu. Výpočet imisních příspěvků záměru byl proveden porovnáním nulové a aktivní varianty v roce 2020 /2040. Doporučení výsadby zeleně vychází z opatření uvedených v PZKO pro lokality s překročením limitů pro PM10.*

*Ad problematika odnětí půdy ZPF Viz stanovisko k vyjádření města Kralupy n Vlt.*

*Ad problematika PZKO Viz stanovisko k vyjádření OŽP MěÚ Kralupy n Vlt.*

*Ad problematika nesouladu s územním plánem. Viz stanovisko k vyjádření obce Zdiby a str. 15 posudku.*

*Problematika dopravy a ochrany vod (odborné studie) jsou komentovány ve vyjádření obce Úžice.*

### **Obec Úžice**

Vyjádření obce obsahuje (část AB vyjádření) v úvodu podmínky, které považuje za podmiňující pro provoz záměru a dále připomínky k dokumentaci (část C vyjádření), doplněné příloženými studii (1. Vychodil, Jakoubek, 2018: Odborné vyjádření dopravního a městského inženýra k dopravní studii, VHS Projekt s.r.o. Zlončice, a 2. Exner, Jakoubek, 2018: Odborné vyjádření znalce k navrženému vodohospodářskému řešení areálu, VHS Projekt s.r.o. Zlončice). Celkově lze vyjádření obce hodnotit jako fundované, včetně zařazených studií, kterými je zřejmě inspirováno, zároveň však v některých pracuje s informacemi, které bezprostředně nesouvisejí s posuzovaným záměrem, nebo požaduje řešení, které v daném stadiu projektové přípravy (dokumentace EIA) obvykle nejsou k dispozici. K vyjádření obce Úžice sdělujeme následující

*K podmínkám navrženým zahrnout do návrhu stanoviska (body 1 – 18): Většina navržených opatření uvedených ve vyjádření obce Úžice je navržena správně a jsou z hlediska eliminace či minimalizace vlivů potřebná, z tohoto důvodu je zpracovatel posudku zařadil do návrhu stanoviska v navrženém či upraveném znění. Řada navržených opatření se z části či zcela kryje buď s opatřeními navrženými v dokumentaci, nebo s opatřeními navrženými ve vyjádření jiných subjektů (např. obec Zdiby prostřednictvím AK Petržilek s.r.o.). Opatření byla proto autorem posudku v návrhu stanoviska formulována tak, aby nedocházelo k duplicitám a byla zachována podstata navrženého opatření. Do návrhu stanoviska dále nebyla zařazena opatření nekonkrétní či vyplývající ze složkových zákonů. Diskutabilní je rovněž zařadit opatření zahrnující realizaci podmiňujících staveb – dle názoru zpracovatele nelze ukládat investorovi či provozovateli záměru opatření, jejichž realizaci nemůže ovlivnit a na kterých se nepodílí, i když je zřejmé, že v hodnocení v dokumentaci a v odborných studiích (např. dopravní studie) s nimi bylo počítáno – to se týká zejména navržené přestavby stykové křižovatky II/608xIII/0081, nové okružní křižovatky propojující účelové komunikaci v zóně a nový přivaděč pro letiště Vodochody na D8. Dále je zřejmé, že bez intenzifikace obecní ČOV Úžice nelze řešit odvedení splaškových vod z předmětného areálu a záměr není realizovatelný. Hodnocený záměr s žádnými protihlukovými opatřeními nepočítá, z modelových výpočtů akustické zátěže nevyplývá jejich potřeba. V území je navržena nová protihluková stěna podél D8 (investor ŘSD s.p.), které má pro eliminaci hlukové zátěže v chráněné obytné zástavbě zásadní význam. Realizace zahrnutá do výpočtů hluku pro rok 2020 (předpokládaný stav v území po zprovoznění záměru).*

*Pokud by PHS nebyla realizována, bude dle výpočtů HS hluk u budoucích rodinných domů při západním okraji Úžic překračován, tedy tyto rodinné domy nebudou realizovány. U stávajících rodinných domů by se díky vyššímu pozadí záměr vůbec neprojevil. (nyní dle výpočtů změna 0 až nízké 0,X dB).*

*Realizace přestavby stykové křižovatky ovlivní plynulost dopravy (očekává se její výstavba), nemá ale zásadní vlivy vliv na počet průjezdů vozidel, tedy se ve výpočtech hluku a změny imisní situace u nejbližších RD neprojeví, tedy ani nemá vliv na vyhodnocení veřejného zdraví. Nová okružní křižovatka uvnitř průmyslového parku (napojení areálu Prologis) s možností výjezdu na III/0081 bez použití II/608 zde je situace obdobná, ovšem lze očekávat její vliv (funkčnost) pro snížení zátěže II/608 zejména vozidly z hal areálu Prologis, který by měl stavbu přednostně řešit, či se na ní podílet. Tato křižovatka s projektem D8.7 nesouvisí. Nový přívaděč pro letiště Vodochody je podmínkou pro stavbu a provoz letiště Vodochody (stanovisko EIA k tomuto záměru). Pokud nebude letiště, nebude existovat ani doprava vázaná na letiště a nebude se tedy projevovat vliv této dopravy v území dotčeném záměrem. Není proto důvod podmiňovat realizaci záměru touto stavbou. Jako podmiňující pro hodnocení záměr lze proto uvažovat intenzifikaci ČOV Úžice, eventuálně přestavba stykové křižovatky na okružní a výstavba nové protihlukové stěny podél D8.*

K dalším bodům nesouhlasného vyjádření obce Úžice lze uvést následující:

*Ad bod 18) K posuzované dokumentaci EIA je přiložená dopravní studie, která je zpracována dle názoru zpracovatele posudku s vysoce konzervativními daty, a která byla podkladem pro modelování vlivů záměru, a to zejména na akustickou a imisní situaci v území. Vstupní data o intenzitách vyvolané dopravy vycházejí z dat poskytnutých finálním uživatelem, společností Mercedes Benz, která vycházejí z reálného provozu srovnatelného zařízení v SRN a jsou rámcově v souladu i s předpokládanou kapacitou a obrátkovostí skladu, uvedenou v dokumentaci a zařazenou i v tabulce 3 v úvodu tohoto posudku. Dále lze konstatovat, že je v dokumentaci hodnocená i méně příznivá maximalistická varianta (označena jako č. 2), která předpokládá vyšší dopravní zátěž (jedná se o variantu původně uvedenou v oznámení záměru pro zjišťovací řízení). Hodnocení v dokumentaci ukazuje, že i tato vyšší dopravní zátěž nebude mít významné negativní vlivy.*

*Ad bod 19) – požadavek na doplnění hlukové studie o nové body – je možné realizovat v aktualizované verzi pro DÚR a DSP, jižní strana Úžic je již dnes representována ref. bodem 6-9, kde je hluk záměru podlimitní – dále na východ budou hodnoty pravděpodobně srovnatelné nebo nižší. Doložení kumulace a synergie je v hlukové studii provedeno. Referenční body byly vybrány u nejvíce dotčené obytné zástavby. Zmiňované úseky již nebudou využívány nákladní dopravou, a tudíž vliv záměru zde bude ve srovnání se stávajícím stavem nulový. Ve vybraných nejvíce dotčených bodech jednoznačně převládá hluk z dálnice, proto byl zvolen základní limit 60/50 dB. Korekce na starou hlukovou zátěž nebyla využita. Pokud jde o další potenciálně volené body, pokud je příspěvek samotného záměru v těchto lokalitách nulový, stanovení příslušného limitu není pro vyslovené závěry relevantní. Hluková studie prokazuje plnění hygienických limit, ovšem až po výstavbě protihlukové clony, jejíž realizace je investorem ŘSD potvrzena a v současné době probíhá její příprava.*

*Ad bod 20) – požadavek na měření hluku v obci z dopravy z III/0081 a III/24211 – požadavek je možno v zásadě realizovat, nicméně vypovídací hodnota je diskutabilní – při východní části III/0081 a III/24211 záměr již s vysokou pravděpodobností nemá měřitelný vliv. Model šíření hluku z dopravy byl validován provedenými měřeními hluku z dopravy v roce 2017 (viz kapitola 3.1 hlukové studie). Rozdíly mezi vypočtenými a naměřenými hodnotami se pohybují do 0,3 dB, což je hluboko pod nejistotou výpočtu i samotného měření ( $\pm 2$  dB). Tyto odchylky tak zajišťují dostatečnou přesnost modelových výpočtů. Měření hluku ve vybraných referenčních bodech bývá standardně požadováno orgány ochrany veřejného zdraví rámci zkušební provozu stavby.*

*Ad bod 21) – požadavek aktualizace studií, ve vazbě na požadovanou aktualizaci dopravní studie. Aktualizaci možno provést pouze v případě, že bude vysoká pravděpodobnost zjištění*

*zásadně odlišných dat, zejména o dopravní obslužnosti či zatížení stávající sítě. Data pro dopravní situaci v území vycházela z oficiálně zveřejněných aktuálních údajů, které byly doplněny údaji z vlastního sčítání dopravy v území. Požadavek aktualizace dopravní studie a na ni navazujících dalších studií je neodůvodněný.*

*Ad bod 22) požadavek na zákazové značky pro těžké nákladní automobily (TNA) směr Úžice je zřejmě nerealizovatelný - směr Úžice po III/0081 využívají i TNA již zde umístěných komerčních areálů), výsadbu zeleně jako protihlukové opatření – záměr počítá s ozeleněním, ale ne z důvodu snížení hlukového působení, protože zeleň má tento účinek jen nízký. Požadavek na 5 let údržby zeleně je relevantní.*

*Ad bod 23) – Požadavek na zachování ÚSES a VKP – tok Černávky, revitalizace a výsadba. Záměr koryto Černávky a jeho břehy přímo nezasahuje (tedy nemá negativní vliv na ÚSES a VKP), koryto vodního toku bude dotčeno pouze výústním objektem z navržené retenčně vsakovací nádrže. Předpokládané ozelenění příbřežních ploch (břehové porosty) u Černávky je možno chápat spíše jako posílení funkce biokoridoru (prvek ÚSES) i posílení kvality významného krajinného prvku (VKP) ze zákona. Důležité pro funkci bude, aby zeleň v blízkosti toku byla průchozí, tedy neoplocená a mezi případným oplocením areálu a tokem Černávky nechat širší pás, který bude plnit funkci „ochranného pásma“. Opatření pro ochranu koryta vodoteče bude nezbytné přijmout i v období výstavby, aby nedošlo k poškození či ovlivnění koryta toku.*

*Ad bod 24) – formální požadavky na kapitoly D.IV a B.I.8 . Podmínky pro minimalizaci vlivů jsou v souladu s uvedenými doporučeními uvedena v návrhu stanoviska příslušného úřadu. Výčet navazujících rozhodnutí dokumentace v příslušné subkapitole obsahuje, není však úplný.*

*Ad bod 25) – problematika realizace nízkohlučného povrchu D8 - Jedná se pravděpodobně o nepochopení či neúplnou interpretaci údajů v hlukové studii (HS). V HS je konstatováno, že nízkohlučný asfalt bude muset ŘSD realizovat ve spojitosti s budoucí realizací propojení D7 – D8 (t.j. přeložka II/240). Dle předpokladů a výpočtů vychází po její realizaci značné přetížení D8 a exitu Úžice dopravou, a tím i hlukem na úroveň, kdy nyní připravovaná protihluková stěna u D8 nebude dostatečná. Tedy budoucí stavebník propojky bude muset hlukovou situaci řešit (a to i z pohledu emisních parametrů automobilů) a pravděpodobně bude možná jiná varianta pro eliminaci hluku, než realizovat nízkohlučný povrch. Toto řešení je započítáno do modelů v r. 2040. Pokud propojka D8 - D7 realizována nebude, nebude logicky do území přivedena nová dopravní zátěž. Dopravní model i hluková studie předpokládá konzervativně horší stav, kdy uvedené propojení D8-D7 realizováno bude, naroste intenzita dopravy a pak bude i realizován nízkohlučný povrch (nejedná se tedy o stav v.r. 2020, na který je odkazováno, k vyjádření obce je i přiloženo vyjádření ŘSD, které se ale také týká období do roku 2020). Pokud by se propojení D8-D7 realizovalo a nebyl by realizován nízkohlučný povrch, lze očekávat hlukovou zátěž obce vyšší až nadlimitní. V tom případě by byl paradoxně podíl vlivů záměru u referenčních bodů pravděpodobně nižší (a činil cca +/-0,0 dB), tedy by byl překryt pozadím. Pro výhledový stav bez realizace přeložky II/240 je uvažováno zcela legitimně s realizací pouze protihlukové clony, tedy bez nízkohlučného povrchu. Vliv záměru lze dle výsledků hlukové studie považovat za podlimitní, ovšem za podmínky, že jeho provoz bude zahájen až po realizaci PHS u dálnice D8. Tento fakt bude v rámci zkušebního provozu stavby doloženo výsledky měření hluku v denní i noční době ve vybraných referenčních bodech. Potřeba nízkohlučného povrchu (nebo jiného adekvátního řešení) bude vyžadována až v dlouhodobějším horizontu, a to pouze v důsledku přivedení značné dopravy až po realizaci přeložky II/240, nikoli v důsledku provozu posuzovaného záměru. Toto protihlukové opatření musí být realizováno na náklady investora této významné dopravní*

*stavby. Samotný posuzovaný záměr má i v tomto vzdáleném časovém horizontu zcela nevýznamný vliv na akustickou situaci nejvíce dotčené obytné zástavby.*

*Ad bod 26 – krajinný ráz – ve vyjádření je konstatovaný rozdíl výšek území pro záměr 16 m (lze označit jako nadsazené, odhad je 9-10 m, z map lze vyčíst kóty od cca 189,5 m n.m po cca 198,5 m n.m.). Z toho je pak odvozeno, že násep bude v nejnižším bodě 8 m. Realita je jiná, největší snížení bude podél II/608 cca 3-4 m, násep v jednom bodě maximálně 6 m. Dále je požadováno nula stavby kolem 186 – 190 n.m. To je možno označit jako neakceptovatelné a z hlediska hodnocení vlivů méně příznivé, znamenalo by velký zářez a výrazně nevyrovnanou bilanci zeminy a následně nutnost odvézt a uložit mimo lokalitu značné množství přebytkových výkopových zemin. Technicky by pak byl díky hlubokému zářezu neřešitelný nájezd z areálu na II/608. V příloze dokumentace (vizualizace) je zákres záměru proveden do fotografie. Detaily (místní pohledy) mohou být sice upřesněny (hrana náspu, ozelenění atd.), ale po potřeby vyhodnocení, kdy se krajinný ráz se vyhodnocuje v širším měřítku, nejde o viditelnost z blízkého okolí. Hodnocení krajinného rázu zpracovatel posudku považuje za dobře zpracované v souladu s používanými metodikami.*

K materiálu Vychodil, Jakoubek, 2018: Odborné vyjádření dopravního a městského inženýra k dopravní studii, VHS Projekt s.r.o., který je citován ve více vyjádřeních zejm. obcí. Materiál lze označit jako poměrně podrobný a fundovaný a v zásadě rozporuje údaje, uvedené v dokumentaci, resp. příložené dopravní studii, kterou zpracovala společnost HASKONING DHV CR. Stanovisko k tomuto materiálu je zpracováno po konzultaci se zpracovatelem dopravní studie Ing. Kašparem. K jednotlivým kapitolám citovaného odborného vyjádření lze uvést následující:

*Dopravní objem pro aktuální záměr logistického skladu byl stanoven společností Mercedes Benz, která má být po realizaci uživatelem záměru, a to na základě aktuálních dat ze srovnatelného provozu zařízení v SRN. Jedná se o sklad s nízkobrátkovým zbožím s vyšší automatizací provozu, proto jsou tyto objemy nižší než v původně oznamovaném záměru. Pro objektivnost posouzení zpracovatel uvažoval dopravní objemy variantně. Ve studii byly uvažovány dopravní objemy varianty 1 (tzv. optimalizované) a na stranu bezpečnosti a pro případ změny nájemce a možného dopravně méně příznivého charakteru provozu skladu také hodnoty původních dopravních intenzit jako varianta 2 (tzv. maximalistická). O násobku dopravních objemů uvažovaných na stranu bezpečnosti vypovídá tab. 1. v úvodu tohoto posudku.*

*Dopravní studie v dokumentaci uvažuje rozpad lehkých nákladních vozidel generovaných posuzovaným záměrem s podílem 70% přímo na dálnici D8. Ve „vyjádření“ oponentů je požadavek zohlednit tento podíl 95%. Ve variantě 1 (aktuální) by to znamenalo přeměřovat 3 LNA/den, ve variantě 2 by to znamenalo přeměřovat 25 LNA/den. Pro variantu 1 lze považovat připomínku za marginální, pro variantu 2 je podíl 70% adekvátní hypotetické možnosti změny nájemce a tedy i sortimentu na vysokoobrátkový.*

*Rozpad osobních automobilů je oponenty zřejmě interpretován mylně. Předmětná dopravní studie uvažuje a v tabelárních přílohách také dokládá, že 80% osobních vozidel generovaných posuzovaným záměrem přitěžuje křižovatku K1 a 60% osobních vozidel přitěžuje křižovatku K2. Ve studii uvedený rozpad osobních automobilů úhrnně 50% do směrů Kralupy/n V, Veltrusy a Kozomín je ve výpočtech zatížení rozveden na 20% směr Veltrusy, 20% směr Kralupy n/v. a 10% směr Kozomín.*



*Vyjádření oponentů uvádí jako kapacitní problém křižovatku K1. Zpracovatelé prováděli opakované místní šetření a provedli mikroskopickou analýzu dopravního provozu na křižovatkách K1 a K2 a došli k následujícím závěrům:*

*Vzdutá fronta vozidel na vjezdu K1 od Kralup nad Vltavou je důsledek nefunkční křižovatky K2. Situaci vyřeší přestavba K2 do podoby okružní křižovatky. Navíc po zprovoznění aglomeračního okruhu v podobě přeložky II/240 bude křižovatka K1 bez zatížení ve vztahu na Kralupy n.Vl. – vztahy převezme přeložka II/240 napojená do K2 čtvrtým ramenem.*

*Křižovatka K2 v podobě stykové křižovatky s určením přednosti v jízdě v přímém směru vedení silnice II/608 je z pohledu kapacity zatížena výrazně silněji v oblouku než v přímém směru. Současně je zde faktor extravilánové komunikace a vysoké rychlosti vozidel jedoucích především v přímém směru od Kozomína. Silně zatížené odbočení vlevo na vedlejší komunikaci není dopravně usměrněno rozšířením jízdního pruhu ani přídatným pruhem. Výše uvedené skutečnosti vedou na této křižovatce k nestandardně nízké kapacitě levého oblouku vlivem dlouhého kritického odstupu přijatelného pro uskutečnění bezpečného levého odbočení. K vyčerpání kapacity levého odbočení na vedlejší komunikaci tak dochází přibližně již při poloviční intenzitě dopravy, než by teoreticky mělo dojít na křižovatce s optimálním usměrněním dopravních proudů. Tento stav nastává s vysokou pravděpodobností v období ranní dopravní špičky 6:30 – 7:10 hodin a projevuje se velmi vysokou hustotou dopravního proudu v úseku K1 – K2. S ohledem na dominantní podíl dopravního proudu ve směru od Kralup nad Vltavou jsou důsledky patrné již na vjezdu do K1 z tohoto směru.*

*Dopravní studie předkládá řešení, které bylo dopravně-inženýrsky prověřeno studii:*

- *CTPark Prague North D8 Industriální park Úžice North Návrh dopravního řešení rozvoje průmyslových parků – kapacitní výpočty, 12/2016,*
- *CTPark Prague North D8 Industriální park Úžice North Návrh dopravního řešení rozvoje průmyslových parků – mikroskopická simulace, 12/2016,*
- *CTPark Prague North D8 Industriální park Úžice North Návrh dopravního řešení rozvoje průmyslových parků – Dopravně-inženýrské posouzení ve výhledu do roku 2040, 02/2017*

*Rozpad dopravy ze záměru Letiště Vodochody je převzat ze studie (Informační systém Cenia MZP257). V dopravní studii této dokumentace je modelován na území Prahy a Středočeského kraje dopad na zprovoznění letiště na změnu intenzit dopravy. Výsledné intenzity jsou synergií existence Letiště Vodochody a nového přivaděče na D8, který je pro záměr letiště závazný. Základním podkladem pro dopravní studii bylo Celostátní sčítání dopravy ŘSD ČR v roce 2016. Prognóza do roku 2040 převzata z dokumentace*



*STC1945 (přeložka II/240 – aglomerační okruh). Prognóza byla vytvořena v roce 2016 a lze ji považovat za platnou, i když nebyla zpracovatelům této prognózy k dispozici data ze Sčítání dopravy ŘSD ČR 2016. Prognóza je vytvořena pomocí matematického modelu, který nenásobí dopravní vztahy růstovými koeficienty, ale modeluje rozvoj území pomocí výhledových socioekonomických ukazatelů a očekávané hybnosti. Z tohoto pohledu je prognóza v čase platná, dokud nedojde ke změně parametrů popisujících rozvoj území a dopravního chování – nesouvisí tedy primárně s aktuálním krátkodobým vývojem dopravních intenzit.*

*Variace dopravy je v předmětné dopravní studii zpracována detailně a doložena naprosto zřejmě v její příloze 1 na 4 listech A3. Pro variantu 1 (aktualizovaná) odpovídá uvedená denní variace podkladům od budoucího nájemce zohledňující počty zaměstnanců ve skladu/administrativě, počet směn a pracovní dobu, včetně klouzavé pracovní doby administrativních pracovníků. Uvažovaný podíl špičkové hodiny v průběhu střídání první a druhé směny v čase 14-15 hod. činí 20,2%, tj. 77 OA/hod. (8,6% příjíždí a 11,6 % odjíždí) a je v souladu s předpoklady budoucího záměru, tak s metodikou „Metody prognózy intenzit generované dopravy“ schválené Ministerstvem dopravy 4.11.2012. Pro očekávaný dopravní objem by případná odchylka 10% činila 38 osobních automobilů ve špičkové hodině. Nelze předpokládat, že by tento fakt změnil výsledky kapacitního posouzení. Pro posouzení EIA lze konstatovat marginální vliv. Pro variantu 2 (maximalistická) byl ponechán původní záměr 3 směnného provozu. Uvažovaný podíl špičkové hodiny v průběhu střídání první a druhé směny 14-15 hod. činí 22,3%, tj. 143 OA/hod. (6,2% příjíždí a 16,1 % odjíždí) a je v souladu s předpoklady původně uvažovaného záměru, tak s metodikou „Metody prognózy intenzit generované dopravy“. Pokud by odjíždělo ve špičkové hodině 20% vozidel namísto uvažovaných 16,1%, činil by přírůstek 25 osobních automobilů ve špičkové hodině. Opět nelze předpokládat, že by tento fakt změnil výsledky kapacitního posouzení. Pro posouzení EIA lze konstatovat také zanedbatelný vliv.*

*Kapacitní posouzení v minulých studiích bylo dle ČSN 736102 provedeno pro 50rázovou hodinovou intenzitu dopravy rozhodnou pro kapacitní posouzení v extravilánu. Z analýzy týdenní variace byla tato intenzita stanovena pro data zjištěná ve středu v čase 16-17 hodin. V dopravní studii pro EIA bylo třeba zohlednit špičkovou hodinu podle dopravních špiček logistických areálů včetně posuzovaného záměru v čase 14-15 hodin. Rozporované rozdíly pramení z odsazené dopravní špičky na dopravní síti a nově generované dopravy. Na úseku 2 je uvedena intenzita dopravy 10 495 voz/den přepočtená z dopravních průzkumů provedeného přímo v zájmovém území v 10/2016 pomocí denní variace zjištěné automatickým radarem. Tento postup považujeme za přesnější, než použít hodnotu ze sčítacího profilu č. 1-5670, který byl v rámci CSD 2016 sčítán až u Kovošrotu v Kralupech nad Vltavou. Intenzita dopravy z profilu č.1-5670 je zjevně ovlivněna křižovatkou III/00811xIII/2429 a neodpovídá požadované přesnosti vstupu do předmětného posouzení).*

*Kapacitní posouzení okružní křižovatky K1 bylo provedeno kapacitním výpočtem pro období odpolední špičkové hodiny 15-16 hodin. Kapacitní výpočet neumí zohlednit vliv okolní dopravní sítě a posuzuje křižovátku izolovaně. Proto bylo posouzení doplněno mikroskopickou simulací, která posoudila ranní i odpolední špičku. Z posouzení a místního šetření vyplynulo, že vzdutá fronta vozidel na vjezdu K1 od Kralup nad Vltavou je důsledkem nefunkční křižovatky K2, viz zdůvodnění ve stanovisku ke kapitole 2.1. Situaci vyřeší přestavba K2 do podoby okružní křižovatky. S uvedeným názorem ve vyjádření oponentů, že je třeba zkapacitnit křižovátku K2 před zprovozněním záměru D8.7 lze souhlasit.*

K materiálu Exner, Jakoubek, 2018: Odborné vyjádření znalce k navrženému vodohospodářskému řešení areálu, VHS Projekt s.r.o., který je citován ve více vyjádřeních zejm. obcí. Materiál lze označit jako fundovaný a komentuje či relativizuje údaje, uvedené

v dokumentaci, resp. přiložené studii nakládání s vodami, kterou zpracovala společnost VRV a.s.. K jednotlivým kapitolám citovaného odborného vyjádření uvádíme následující:

*Stanovisko autorů vyjádření k technickým údajům je možno hodnotit jako fundované a podnětné, nicméně je provedeno v podrobnostech, které přísluší stupni dokumentace pro stavební povolení, kdy by se měly technické řešení, parametry apod. upřesnit a dořešit na základě konkretizovaných údajů. Dokumentace EIA by měla problematiku odvedené srážkových vod řešit v první řadě koncepčně s tím, že vyhodnotí rizikové faktory, které jsou pro realizaci limitující a které je nutno řešit. Problematika je díky nutnosti odvodnit poměrně velké plochy střech a komunikací v areálu důležitá, a proto jsou připomínky autorů na místě a lze je hodnotit jako důvodné, zároveň lze konstatovat, že řada z nich jde nad rámec posuzovaného záměru, resp. procesu EIA. Některé s požadovaných doplnění a nedostatků bude možno zodpovědně řešit až na úrovni dokumentace pro stavební povolení, kdy budou známy relevantní informace. Problematice je v dokumentaci v rámci dat známých při jejím zpracování věnována odpovídající pozornost – byla zpracována studie nakládání s vodami a proveden poměrně podrobný hydrogeologický průzkum. Navržené řešení odvodnění do retenčně – vsakovací nádrže s regulovaným odtokem do vodoteče Černávka s využitím akumulovaných vod v provozu lze koncepčně označit jako správné a prakticky jediné reálně možné. Otázkou je dimenzování vsakovacího objektu, tj. účinné plochy vsaku a nezbytného retenčního objemu tak, aby nebyl negativně ovlivněn průtok ve vodoteči Černávka, resp. odtok z území. Parametry vsakovacího objektu jsou zřejmě navrženy s ohledem na požadavky ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod (autoři vyjádření provedli i vlastní výpočet), přičemž je nutno uvažovat nejméně příznivou srážku s ohledem na data uvedená v této ČSN pro nejbližší stanici Hostivař. Pro výpočet byla rovněž použita poměrně konzervativně stanovená hodnota koeficientu vsaku  $k_v=1,0 \text{ E- m/s}$ , jakožto průměr stanovený z provedených hydrodynamických zkoušek. Koeficient vsaku byl stanoven z nálevových zkoušek, resp. slug testů a výsledná hodnota může být podhodnocená. Reálnější hodnotu lze získat vsakovací zkouškou v širokoprofilovém vrtu nebo bagrované sondě, parametry saturované zóny lze stanovit hydrodynamickými testy. Zachování odtoku s území závisí mj. na parametrech retenčně vsakovací nádrže. Při projektování vsakovacího zařízení je tedy nutno parametry vsakovacího zařízení upřesnit, a to se zřetelem na možnost jeho umístění a vsakování do hydraulicky příznivějšího prostředí nesaturované zóny podloží cenomanských pískovců, zachovat koeficient bezpečnosti vsaku (min.  $k=2$ ) a navrhnout opatření proti přetečení v důsledku extrémních srážek. Retenčně vsakovací nádrž je dle názoru zpracovatele posudku dimenzovat na nejméně příznivou srážku při respektování požadavku nenavyšovat odtok z území, nikoliv na extrémní srážkové poměry. Míra využití akumulovaných vod je v dokumentaci orientačně specifikována, z pohledu ekonomického (ve srovnání s využitím dodávané pitné vody) je žádoucí maximální využití těchto vod jako vod „užitkových“. Rovněž je nutno v dalším stupni podrobně rozpracovat způsob (technické řešení výpustního objektu) zaústění přepadu do vodoteče Černávka.*

*Celkové srážkoodtokové poměry v území v dílčím povodí Černávky, resp. Postřižínského potoka je nutno vyjasnit komplexním posouzením, které je nad rámec dokumentace EIA. Modelové řešení je žádoucí bez ohledu na to, zda bude posuzovaný záměr realizován či nikoliv. V současnosti se zpracovává komplexní posouzení vlivu na celé území (srážkoodtokový a hydrodynamický model Černávky a Postřižínského potoka). Stanovení hydrologických dat pro Černávku a Postřižínský potok bylo u ČHMÚ objednáno. Dle výsledků studie bude tak možno i s ohledem na vyhodnocení aktuálního stavu koryt a průtočnosti předmětných vodních toků dále upřesnit dimenze retenčně – vsakovací nádrže v rámci další projektové přípravy.*

*Vliv na lokální mikroklima není v dokumentaci detailněji řešen, tento vliv nelze zcela vyloučit (ve vyjádření je princip popsán) nicméně vliv je obtížně vyhodnotitelný*

*a pravděpodobně i komparativně méně významný. Využití ozeleněné střechy vlivy na mikroklíma minimalizuje, stejně tak i odtok srážkových vod, nevýhodou je komplikovaná údržba a otázkou je i ochota investora na takové řešení přistoupit.*

*Ovlivnění pískovny Zlosyň by bylo teoreticky možné v případě, že vy účinná plocha vsaku, resp. retenčně vsakovací nádrž byla v hydraulické spojitosti z těžební jámou (tj. byla by umístěna do polohy štěrkopískové fosilní terasy). V případě umístění účinné plochy vsaku do prostředí podložních cenomanských pískovců je takové ovlivnění nepravděpodobné, neboť existuje nadložní omezeně propustná poloha turonských jílovců a slínovců, které má charakter izolátoru. Přesto je nutné umístění retenční nádrže a jejímu technickému řešení věnovat odpovídající pozornost (doplnění hydrogeologického průzkumu o širokoprofilový vrt v místě vsaku, stanovení hydraulických parametrů kolektoru kombinací různých metod, výpočet účinné plochy vsaku a nezbytného retenčního objemu z aktualizovaných dat).*

*Možnost posílení dodávek pitné vody z vlastního zdroje je možná, na závadu bude zřejmě poměrně nízká vydatnost zdroje (při odběru z cenomanské zvodně) a pravděpodobně i vyšší mineralizace a nutnost úpravy.*

*Celkově lze vyjádření znalce k problematice charakterizovat jako odborně fundované a podnětné, požadavky z něho vzešlé lze však řešit v navazujícím stupni projektové dokumentace.*

### **Obec Kozomín**

Obec podává negativní vyjádření k záměru, v úvodu jsou deklarována obecně pravidla posuzování vlivů dle názoru obce.

Ad Strategická průmyslové zóna Úžice – Kozomín vyhlášená usnesením vlády UV č. 1100/2005. Pokud se týká požadavků vysvětlení formulací z důvodové zprávy k citovanému UV, je nutno požádat o informace Úřad vlády ČR případně předkladatele. Stanovení strategických oblastí a jejich zakotvení do ZÚR se zabývá Odbor územního plánování a stavebního řádu příslušného kraje.

Ad situace na pozemcích ZPF – odkazuje na vypořádání vyjádření města Kralupy nad Vlt. Pozemky v IV a V. třídě ochrany, které zaujímají cca 78% rozlohy záměru lze využít k nezemědělským účelům /odejmout ze ZPF), u zbývající II. třídy ochrany je tato možnost podmíněna souladem s územním plánem (funkčním využitím pro nezemědělské účely dle schváleného územního plánu).

Ad znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem odkazuje na vyjádření obce Zdiby a města Kralupy n Vlt.

Ad zatížení území hlukem odkazuje na vyjádření Spolku pro životní prostředí Úžic a Kralup.

### **Město Kralupy nad Vltavou v samostatné působnosti**

Vyjádření města, podepsané místostarostou panem Liborem Lesákem, konstatuje nesoulad s „Programem zlepšování kvality ovzduší Zóna Střední Čechy – CZ02“, dále upozorňuje na problematiku velkého záboru zemědělské půdy a odvedení srážkových vod.

*K problematice ovzduší: problematika PZKO je komentována dále i v reakci na vyjádření OŽP MěÚ Kralupy jakožto orgánu státní správy obce s rozšířenou působností. Je možné se ztotožnit s konstatováním nepříznivé dopravní situace v Kralupech, které je v důsledku absence objízdných tras (obchvatu města, existence velkého průmyslového podniku i zmíněného při příjezdu od severu prvního mostu přes Vltavu, kdy tato trasa v případě zhoršené průjezdnosti D8 supluje neexistující severní části městského okruhu Prahy). Tato situace je v kombinaci s dalšími faktory příčinou zhoršené imisní situace zejména*

*v ukazatelích frakcí polétavého prachu a koncentraci benzo(a)pyrenu. Roční koncentrace PM10 jsou na úrovni do 65% imisního limitu v okolí lokality záměru a cca do 75 % limitu v Kralupech (dle OZKO 2012-2016). PZKO pracuje s daty do r. 2012, ale ani v pětiletém období 2007-2011 v Kralupech limit pro průměrnou roční koncentraci PM10 překročen nebyl. Hodnoty dosažených % pozad'ové maximální krátkodobé koncentrace a příspěvku k maximální koncentraci PM10 uváděné v připomínce nelze sčítat. V případě pozad'ové hodnoty se jedná o 36. nejvyšší koncentraci, nikoli o hodnotu absolutního maxima. V případě příspěvku záměru se jedná o lokální nejvyšší vypočtenou hodnotu. Pro vyhodnocení výhledového stavu je třeba použít výpočet navýšení počtu dní překračujících stanovený limit dle příslušné metodiky, což bylo v RS provedeno a u obytné zástavby byl zjištěn nárůst o 2-3 dny, přičemž nedojde k dosažení ani překročení limitu (tj. povoleného počtu překročení max. koncentrace PM10 35 případů za rok).*

*Požadavek na stanovení vlivů na blíže nspecifikované obce v trase záměru je možno hodnotit jako nadbytečný – nejsilnější impakt záměru je vztažen k nejbližším obcím a i zde je impakt vyhodnocen jako poměrně malý, u obcích vzdálenějších pak jsou s vysokou pravděpodobností reálně hodnotitelné příspěvky k imisní situaci zanedbatelné. Příspěvek záměru byl vypočten jak v jeho okolí, tak podél navazujících dopravních tras. Nejvyšší hodnoty jsou dosahovány v blízkosti areálu záměru, podél navazujících komunikací je vliv záměru nižší a s rostoucí vzdáleností od areálu, resp. od sjezdu na dálnici jeho vliv dále klesá. Pozad'ové koncentrace PM10 a PM2,5 jsou u vzdálenějších obcí obdobné a nižší jako v případě Kozomína, jehož území je do výpočtového modelu zahrnuto, uvedené závěry lze tedy aplikovat i pro tyto obce. Další zvětšování území pro výpočet RS není relevantní, nepřinese žádnou novou informaci*

*K problematice ZPF: Souhlas s odnětím půdy ZPF skutečně nelze předjímat, neboť bude vydán k tomu příslušným orgánem (dle velikosti záboru MŽP) na základě žádosti předložené subjektem, v jehož prospěch má být o odnětí rozhodnuto. Teoreticky je odnětí možné, většina (cca 78%) je v IV a V. třídě ochrany a lze ji použít pro nezemědělské využití, zbytek je v II. třídě, kde je nezemědělské využití podmíněno souladem s územním plánem, což je v daném případě splněno. Jiné varianty, teoreticky příznivější z pohledu ochrany ZPF (např. zmenšená plochy haly, změna zastavovacího plánu ve prospěch nedotčení zemědělské půdy ve 2. třídě ochrany apod.) by znamenaly v podstatě negaci navrženého záměru, což by bylo pro inverstora neakceptovatelné. Příznivě může působit navržené využití skryté ornice pro rekultivační práce v bezprostředním okolí (následky těžby šterkopísků) eventuálně k nadlepení kvality zemědělské půdy (v případě půdních typů ve II. třídě ochrany).*

*K problematice ochrany vod: problematika je komentována dále ve vypořádání vyjádření OŽP MěÚ Kralupy. Záměr nepočítá s „odváděním odpadních a dešťových vod do vodního toku Černávka“. Odpadní vody splaškové budou odvedena na ČOV Úžice po jejím zkapacitněním, dešťové vody budou odvedeny do retenčně – vsakovací nádrže, zachycená voda bude využita v provozu, pouze voda kterou nepojme však ani nebude využita, bude přepadem (regulovaně) odvedena do Černávky, přičemž se předpokládá, že odtok z území nebude navýšen. Navržená koncepce maximálního zadržetí a vsaku srážkových vod v území je v souladu jak s požadavky vodního zákona, tak dokumentů Povodí Labe. Znečištění dešťových vod je teoreticky možné, je však minimalizováno instalací odlučovačů (lapolů) u ploch s rizikem znečištění (např. koalescenční odlučovače s fibroilovým filtrem by měly být schopny zajistit výstupní koncentraci uhlovodíků C<sub>10</sub> - C<sub>40</sub> v úrovni 0,2 mg/l). Před vyústěním do toku bude i retenčně-vsakovací nádrž, takže přímé ohrožení vodního toku únikem ropné látky je minimalizováno. Odborné vyjádření znalce k vodohospodářskému řešení je komentováno u vyjádření obce Úžice.*

### **Obec Zdiby prostřednictvím AK Petržilek s.r.o.**

Vyjádření obsahuje stručný popis záměru a průběhu zjišťovacího řízení včetně sumarizace jeho závěrů a dále vyjádření k míře akceptace požadavků zjišťovacího řízení. Vyjadřuje výhrady k rozptylové studii a dopravního řešení. Dále vyjadřuje připomínky k dokumentaci:

*Ad 1 - Rozpor z územním plánem: rozpor s územním plánem (kolizní interakční prvek IP1 je řešen změnou územního plánu č. 5 obce Úžice, které tento nelogicky navržený prvek ruší a není proto děle v ÚP vymezen..*

*Ad 2) dopravní situace a dopravní studie: Tvrzení, že dopravní studie vycházela z ničím nepodloženého odhadu dopravní obslužnosti záměru, není zcela na místě. Dopravní obslužnost byla vyhodnocena dle názoru zpracovatele posudku poměrně konzervativně ve 2 variantách – maximální doprava odpovídající předchozímu oznámenému záměru (označován jako varianta 2, maximalistická) a reálná doprava (optimální varianta 1) z údajů dodaných provozovatelem záměru, které byly získány z reálného provozu již provozovaného skladu v SRN. Orientačně lze intenzity dopravy dovodit i z předpokládaných kapacitních údajů, které uvádí dokumentace, a které jsou uvedeny v tomto posudku v tabulce 3 uvažujeme-li nosnost průměrného kamionu či kamionu s přívěsem. Jiné způsoby stanovení intenzity vyvolané dopravy prakticky nelze reálně aplikovat, protože vždy lze tyto údaje relativizovat. V případě konzervativního posuzování je pak nutno při hodnocení vlivů přihlídnout i k výsledkům „maximalistické“ varianty 2. Vyhodnocení vlivů záměru bylo vždy provedeno i v „horší maximalistické“ variantě. V problematice dopravní studie odkazuje i na další dvě vypořádávaná vyjádření.*

*Ad 3) nedostatky dopravní, rozptylové a hlukové studie: Dopravní situace je komentována ad3), pokud se týká tzv. nehlučného povrchu, je faktem, že jeho instalace je ŘSD zpochybňována, pro ovlivnění nejbližší obytné zástavby Úžice je prioritní instalace nové protihlukové stěny. S vlivem nízkohlučného povrchu se navíc v dokumentaci počítá pro výpočtový rok 2040 (daleký výhled).*

*Ad 4) vliv na obyvatelstvo: Hodnota požad'ové koncentrace BaP v místě záměru (tedy nikoliv v obcích) je v textu rozptylové studie uvedena  $1,05 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  namísto správnější hodnoty  $1,05$  až  $1,07 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  - záměr leží mezi dvěma čtverci imisního pozadí dle ČHMÚ. Toto je vidět v grafické části rozptylové studie. Je to pouze formální chyba, jelikož hodnota imisního pozadí v místě záměru do výpočtů nevstupuje a ani neovlivňuje hodnotu příspěvku záměru a ani nebyla užita v hodnocení vlivů na veřejné zdraví. Hodnocení výhledového stavu bylo konzervativně provedeno u dotčené zástavby, kde jsou požad'ové koncentrace BaP vyšší než v místě záměru ( $1,09$ , resp.  $1,6 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ). Závěry uvedené v rozptylové studii nebyly proto ovlivněny. K problematice troposférického ozónu vyjádření poukazuje, že nebyl měřen troposférický ozón. Lze konstatovat, že ozón je typickou sekundárně vznikající látkou, která není přímo emitována do ovzduší, nelze ji tedy ani modelovat metodikami doporučenými MŽP pro výpočty znečištění ovzduší (např. SYMOS 97). Na základě aktuálních údajů ČHMÚ jsou nejnižší koncentrace  $\text{O}_3$  měřeny na dopravních stanicích, kde je  $\text{O}_3$  odbouráván chemickou reakcí s oxidy dusíku (NO). ČHMÚ dále uvádí, že nejvyšší maximální 8hodinové klouzavé průměry jsou zaznamenávány na venkovských lokalitách, na kterých rovněž dochází nejčastěji k překročení hodnoty imisního limitu. Trend 26. nejvyššího denního maximálního 8hodinového klouzavého průměru koncentrací  $\text{O}_3$  má navíc od roku 2000 klesající tendenci. Lze tedy důvodně předpokládat, že koncentrace  $\text{O}_3$  jsou podlimitní i v dalších dopravně zatíženějších oblastech. Tyto údaje dokladuje taktéž mapa znečištění troposférickým ozonem ČR, kde je patrné, že dosahované koncentrace  $\text{O}_3$  jsou v dotčeném území podlimitní. Vzhledem k minimálnímu vlivu záměru na koncentrace NO, lze považovat budoucí situaci  $\text{O}_3$  v území vlivem záměru za neměnnou.*

*Ad5) vlivy na půdu. Viz stanovisko k vyjádření města Kralupy n Vlt.*

*Dále navržená vyjádření podmiňující realizaci záměru jsou ve většině podnětná a mohou přispět k eliminaci a minimalizaci vlivů, proto je zpracovatel posudku navrhuje zpracovat do návrhu stanoviska v tomto rozsahu. Pro fázi projektové přípravy kromě opatření 1. - vyplývá ze zákona, resp. z požadavků pro odnětí půdy ZPF, a 4. – návrh protihlukové stěny není součástí záměru, je řešena a povolována jako samostatný projekt, pro fázi výstavby s výjimkou opatření 10 – vyplyne s podmínek souhlasu s odnětím, který stanoví nakládání se skrývkou ornice a podorničí, ostatní vyjádření lze zařadit v plném či modifikovaném znění, některé lze sloučit, protože řeší stejný vliv (např. čištění komunikací 14-17 apod.). Podmínky pro fázi provozu ve značné části vyplývají již z údajů navržených v dokumentaci (např. 28 – nepředpokládajíc se žádné zdroje ionizujícího ani elektromagnetického záření s vyšším výkonem). Některá navržená opatření vyplývají ze zákona (např. nakládání s odpady 35. a 36).*

#### Obec Máslovice

*Obsahově obdobné vyjádření jako u obce Kozomín, vypořádání odkazuje na předchozí vypořádání vyjádření obcí Úžice, Chvatěruby, Zdiby, Kozomín a spolku „Za životní prostředí Úžic a Kralup“.*

#### Obec Postřizín

*Obsahově obdobné vyjádření jako u spolku „Hlasy Kozomína“ potažmo obce Kozomín, vypořádání odkazujeme na předchozí vypořádání vyjádření obcí Úžice, Chvatěruby, Zdiby, Kozomín a spolku „Za životní prostředí Úžic a Kralup“.*

#### Obec Zlončice

*Obsahově obdobné vyjádření jako u spolku „Hlasy Kozomína“ potažmo obce Kozomín, vypořádání odkazujeme na předchozí vypořádání vyjádření obcí Úžice, Chvatěruby, Zdiby, Kozomín a spolku „Za životní prostředí Úžic a Kralup“.*

#### Město Veltrusy

*Obsahově obdobné vyjádření jako u spolku „Hlasy Kozomína“ potažmo obce Kozomín, vypořádání odkazujeme na předchozí vypořádání vyjádření obcí Úžice, Chvatěruby, Zdiby, Kozomín a spolku „Za životní prostředí Úžic a Kralup“.*

#### Česká inspekce životního prostředí, OI Praha

*Z hlediska ochrany vod podmiňuje realizaci provedením intenzifikace ČOV Úžice a obnovením průtočnosti vodního toku Černávka, ostatním (ochrana ovzduší, odpady ochrana přírody) bez připomínek. **Bez intenzifikace ČOV Úžice není záměr realizovatelný, podmínka zařazena do návrhu stanoviska, obnovení průtočnosti toku Černávka doporučujeme realizovat až po vyhodnocení na základě hydrologického modelu dílčího povodí Černávky. Investor má v úmyslu se podílet na zpracování takového hodnocení a v tomto smyslu bylo již jednáno (srážkoodtokový a hydraulický model povodí Černávky a Postřizinského potoka)***

#### Městský úřad Kralupy n Vlt, odbor životního prostředí

Stanovisko z hlediska obce s rozšířenou působností obsahuje stručný popis záměru a vyjádření z hlediska ochrany vod (vodního zákona), ochrana přírody a krajiny, ochrany ovzduší a ochrany zemědělského půdního fondu, stanovisko uvádí pro tyto složky vyjádření a poukazuje na nedostatky v dokumentaci.

***K problematice ochrany vod: Problematika je díky nutnosti odvodnit poměrně velké plochy střech a komunikací v areálu důležitá a proto jsou připomínky vodoprávního orgánu na místě a lze je hodnotit jako důvodné, zároveň lze konstatovat, že některé jdou nad rámec posuzovaného záměru, resp. procesu EIA. Některé s požadovaných doplnění a nedostatků***

bude možno zodpovědně řešit až na úrovni dokumentace pro stavební povolení, kdy budou známy relevantní informace o řešení odvodnění srážkových vod. Problematice je v dokumentaci v rámci dat známých při jejím zpracování věnována odpovídající pozornost – byla zpracována studie nakládání s vodami a proveden poměrně podrobný hydrogeologický průzkum. Navržené řešení odvodnění do retenčně – vsakovací nádrže s regulovaným odtokem do vodoteče Černávka s využitím akumulovaných vod v provozu lze koncepčně označit jako správné a prakticky jediné reálně možné. Otázkou je dimenzování vsakovacího objektu, tj. účinné plochy vsaku a nezbytného retenčního objemu tak, aby nebyl negativně ovlivněn průtok ve vodoteči Černávka, resp. odtok z území. Parametry vsakovacího objektu jsou zřejmě navrženy s ohledem na požadavky ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod, přičemž je nutno uvažovat nejméně příznivou srážku s ohledem na data uvedená v této ČSN pro nejbližší stanici Hostivař. Pro výpočet byla rovněž použita poměrně konzervativně stanovená hodnota koeficientu vsaku  $k_v=1,0.E-6$  m/s, jakožto průměr stanovený z provedených hydrodynamických zkoušek. Zachování odtoku s území závisí na parametrech retenčně vsakovací nádrže. Při projektování vsakovacího zařízení je tedy nutno parametry vsakovacího zařízení upřesnit, a to se zřetelem na možnost jeho umístění a vsakování do hydraulicky příznivějšího prostředí nesaturované zóny podloží cenomanských pískovců, zachovat koeficient bezpečnosti vsaku (min.  $k=2$ ) a navrhnout opatření proti přetečení v důsledku extrémních srážek. Retenčně vsakovací nádrž je dle názoru zpracovatele posudku dimenzovat na nejméně příznivou srážku při respektování požadavku nenavyšovat odtok z území, nikoliv na extrémní srážkové poměry. Míra využití akumulovaných vod není v dokumentaci skutečně přesněji specifikována, z pohledu ekonomického (ve srovnání s využitím dodávané pitné vody) je žádoucí maximální využití těchto vod jako vod „užitkových“. Rovněž je nutno v dalším stupni podrobně rozpracovat způsob (technické řešení výpustního objektu) zaústění přepadu do vodoteče Černávka.

Celkové srážkoodtokové poměry v území v dílčím povodí Černávky, resp. Postřižínského potoka je nutno vyjasnit komplexním posouzením, které je nad rámec dokumentace EIA. Modelové řešení je žádoucí bez ohledu na to, zda bude posuzovaný záměr realizován či nikoliv. V současnosti se zpracovává komplexní posouzení vlivu na celé území (srážko-odtokový a hydrodynamický model Černávky a Postřižínského potoka.). Stanovení hydrologických dat pro Černávku a Postřižínský potok bylo u ČHMÚ objednáno. Dle výsledků studie bude tak možno i s ohledem na vyhodnocení aktuálního stavu koryt a průtočnosti předmětných vodních toků dále upřesnit dimenze retenčně – vsakovací nádrže v rámci další projektové přípravy. Správce toku se měl možnost k dokumentaci vyjádřit.

K problematice ovzduší: Skutečnost překračování imisního limitu pro roční průměry benzo(a)pyrenu v místě obytné zástavby dokumentace nijak nezastírá, roční průměry uvádí na základě veřejně dostupných dat až  $1,48 \text{ ng/m}^3$  v obci Úžice a až  $1,87 \text{ ng/m}^3$  v Kralupech nad Vltavou. Tato nepříznivou situaci ovlivňuje řada faktorů, k nejvýznamnějším patří vliv lokálních topenišť (patrně s distribuce hodnot ročních průměrů) a průmyslové provozy. V místech obytné zástavby jsou dosahovány vyšší koncentrace než v blízkosti samotného dálničního tělesa D8, které představuje hlavní liniový zdroj emisí v území. Navíc hodnota imisního limitu je stanovena s ohledem na ekotoxicitu škodliviny poměrně konzervativně. To koresponduje i se závěry Ročenky ČHMÚ 2016, kde je uvedeno, že „Sektor IA4bi- lokální vytápění domácností se na emisích benzo[a]pyrenu v roce 2015 v celorepublikovém měřítku podílel 97,3 %. Dále je třeba upozornit na skutečnost, že dle § 12 odst. (1) zákona č. 201/2012 Sb. vychází ministerstvo, krajský úřad a obecní úřad obce s rozšířenou působností při vydání stanoviska, závazného stanoviska a povolení provozu podle § 11 odst. 1 až 3 z programů zlepšování kvality ovzduší a z úrovně znečištění znečišťujícími látkami, které mají stanoven imisní limit v bodech 1 a 2 př. č. 1 k tomuto zákonu. V případě benzo(a)pyrenu (imisní limit je stanoven v bodech 3 a 4 př. č. 1 k tomuto

zákonu) k úrovním znečištění pouze přihlíží. V tomto případě by mělo být tedy pouze přihlíženo k imisní zátěži benzo(a)pyrenem, a to zejména z důvodu skutečného původce překračování, čímž budou zejména lokální zdroje vytápění. Na ty je třeba klást důraz při aplikaci opatření plynoucí z programu zlepšování kvality ovzduší (PZKO) - zóna Střední Čechy CZ02. MŽP se z hlediska zákona o ovzduší k záměru nevyjádřilo, i když bylo obesláno jako dotčený subjekt.

Vyjádření dále konstatuje bez bližší specifikace nesoulad s PZKO. Navíc žádné z uvedených opatření Programu zlepšování kvality ovzduší (PZKO) nedefinuje nemožnost přivést v rámci realizace jakéhokoli investičního záměru do území nově generovanou dopravu. Opatření nelze chápat jako prostředek vedoucí k omezení rozvoje území (pokud je opatřením citovaného programu myšleno snižování silniční dopravy či snižování emisí jakékoli škodliviny, pak by jakýkoli záměr sebemenšího rozsahu byl v rozporu s tímto programem, a to na celém území ČR). Smysl těchto opatření je zcela jiný, opatření mají být ze strany obcí, krajů a úřadů kladena na stávající zdroje (snížení jejich vlivu) nebo na nově vznikající zdroje (eliminace jejich nepříznivého vlivu). Na území Středočeského kraje se dle tohoto PZKO daří realizovat projekty s vazbou na snižování emisí z liniových zdrojů: odklonění tranzitní dopravy mimo oblasti obytné zástavby, odstraňování bodových závad na komunikacích a zpeňování povrchu komunikací, organizační opatření k omezení automobilové dopravy a zvýšení plynulosti v sídlech, parkovací politika, ekologizace dopravních prostředků, využití alternativních paliv ve veřejné dopravě, podpora cyklistické dopravy, výsadba izolační zeleně, čištění komunikací. Tato opatření však nemohou být realizována samotným investorem záměru. Po investorovi je možné požadovat taková opatření, která je schopen v rámci svých možností realizovat (např. na vlastním pozemku). K takovým opatřením se investor zavázal, přestože tato kompenzační opatření nejsou zákonem č. 201/2012 Sb. pro posuzovaný záměr vyžadována. Jedná se např. o pravidelné čištění areálových komunikací a parkovacích ploch (v souladu s opatřením AB16 uvedeným v PZKO) nebo výsadba zeleně v areálu záměru (v souladu s opatřením AB17 uvedeným v PZKO). Tato opatření, vedoucí ke snížení prašnosti, povedou i ke snížení na prach vázaného benzo(a)pyrenu, jehož navýšení vlivem záměru v místě obytné zástavby je minimální (pod 1% imisního limitu). V rámci samostatného projektu je dále za podpory investora (stavebníka) řešena úprava křižovatky silnic II/608 a III/0081 na okružní (projekt je ve fázi přípravy projektu pro územní řízení), což je v souladu s opatřením AB3 uvedeným v PZKO).

*Pokud jde o snížení dopravní zátěže a její emisní působení v Kralupech nad Vltavou, jsou v citovaném programu navržena konkrétní opatření, které je třeba řešit prioritně:*

- *Výstavba obchvatů měst a obcí (II/240: Kralupy nad Vltavou, přeložka II/101 a II/240: úseky Tursko – Debrno a Debrno – Chvatěruby, aglomerační okruh: úsek (II/101) Chvatěruby – Úžice),*
- *Odstavná parkoviště, systémy Park&Ride a Kiss&Ride (vybudování 1 – 2 odstavných parkovišť s přestupem na veřejnou hromadnou dopravu),*
- *Zvyšování kvality v systému veřejné hromadné dopravy,*
- *Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu,*
- *Omezování emisí z provozu vozidel obce/kraje a jeho organizací (odstraňování starších vozidel hromadné dopravy),*
- *Podpora využití nízkoemisních a bezemisních pohonů v automobilové dopravě,*



***K problematice ochrany přírody a krajiny:*** vyjádření konstatuje nejednoznačnost hodnocení vlivů v závěrech dokumentace a připomíná v dalším řízení nutnost stanoviska ve smyslu §12 zákona o ochraně přírody a krajiny – zásah do krajinného rázu.

***Nevhodně zvolený termín „relativně únosný“ zásah skutečně závěry provedené studie ovlivněn krajinného rázu relativizuje. Dle názoru zpracovatele posudku však studie v příloze dokumentace splňuje nároky metodik hodnocení krajinného rázu a je instruktivně a srozumitelně zpracovaná.***

***K problematice ochrany zemědělského půdního fondu:*** obsahuje výčet zákonných povinností při zpracování a podání žádosti o souhlas s odnětím. ***Uvedené náležitosti budou při zpracování žádosti o souhlas s odnětím respektovány, bude rovněž uveden předpokládaný rozsah skrývky ornice a podorničí a návrh jejich využití v souladu se zákonem. Vzhledem k rozsahu záboru je příslušným orgánem MZP.***

#### **Městský úřad Kralupy n Vlt, odbor dopravy**

Vyjádření deklaruje „stejný názor“ jako autoři materiálu Vychodil, Jakoubek, 2018: Odborné vyjádření dopravního a městského inženýra k dopravní studii, VHS Projekt s.r.o. Zlončice. Vypořádáno u vyjádření obce Úžice. Ve vyjádření je navíc zřejmě neodmazaný zbytkový text k žádosti k sjezdu z pozemku fy Dunstar (vedle pískovny) na II/608.

#### **Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství**

Stanovisko upozorňuje na nutnost souhlasu k odnětí půdy ze ZPF v souladu s § 9 zákona č.334/1992 Sb., ***zmíněný nesoulad s územním plánem obce Úžice je řešen změnou č. 5 územního plánu.*** Vzhledem k velikosti záboru je vydání souhlasu k odnětí zemědělské půdy ze ZPF v působnosti Ministerstva životního prostředí.

Z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny je vyjádření bez připomínek.

Z hlediska zákona č. 224/2015 Sb., o prevenci havárií nebezpečných chemických látek a chemických přípravků upozorňuje na existenci zóny havarijního plánování Areálu chemických výroby Kralupy (ACHV) – riziko exploze, které může způsobit poškození staveb. Ve vyjádření je doporučeno výstavba ochranné stěny nebo výsadbu vhodných porostů jako clony mezi posuzovanou halou a skladem kapalných plynů ACHV. ***Opatření je zapracováno do návrhu stanoviska – v rámci projektové přípravy stavby vyhodnotí rizika plynoucí pro areál z existence zóny havarijního plánování ACHP Kralupy a případně navrhnout opatření pro minimalizaci rizik.***

#### **Spolek „Za životní prostředí Úžic a Kralup, za spolek podepsáni Václav Vidím a Richard Koza**

Vyjádření upozorňuje na nedostatky dokumentace a soustřeďuje se převážně na problematiku hlukové zátěže. V úvodu upozorňuje na problematiku kumulativního hluku a cituje rozhodnutí nejvyššího správního soudu (rozsudek 1AS 135/2011-246) a dodatek č. 1 Hlavního hygienika ČR k postupu orgánů ochrany veřejného zdraví při dodržování ustanovení §77 zák.č. 258/2000 Sb. V závěru konstatuje neprokázání dodržení hygienických limitů a požaduje návrh a realizaci protihlukových opatření a zajistit měření ovzduší v obci Úžice.

***Ad problematika kumulativního hluku. Stěžejní je interpretace termínu „kumulativní hluk“, který zjevně chápou jinak autoři vyjádření a autoři dokumentace. Každý z uvedených zdrojů (automobilová doprava, doprava železniční a letecká, hluk stacionární) působí jinak. Pro každý tento zdroj se provádí jiný modelový výpočet, a je i určen jiný limit. Dle stanoviska Ministerstva zdravotnictví (v souvislosti s novelou nařízení vlády č. 272/2011 Sb.) není doposud znám vztah mezi synergickým působením různých zdrojů hluku a zdravotními účinky (nebyla ze strany WHO vytvořena žádná metodika, která***

by umožnila hodnocení kombinovaného vlivu na zdraví exponovaných osob, např. kombinace a kumulace hluku ze silniční nebo letecké dopravy). V hlukové studii se kumulativní působení jednotlivých relevantních zdrojů (doprava, průmyslové - stacionární zdroje) vyhodnocovalo. V případě ve vyjádření citovaného případu „Eurofrost“ se jednalo se o měření u rodinného domu č.p. 241, jehož smyslem bylo měření energetického součtu hluku jako podklad pro kalibraci hlukového modelu. Je zde konstatováno, že dominantním zdrojem v území je provoz na dálnici D8. Měření se zapnutými stávajícími stacionárními zdroji byly provedeny v noci, a to 2 x s výsledkem 51,6 a 51,3 dB, s vypnutými 49,7 dB. Po vyhodnocení je uveden závěr, že po projektu „Eurofrost“ nebude z hlediska hluku z provozu docházet k překračování hygienických limitů hluku stanovených dle nařízení vlády 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, v akusticky chráněných prostorech stanovených dle zákona 258/2000 Sb. (limit 2 m před fasádou objektů pro bydlení  $L_{Aeq,8h} \leq 50$  dB v době denní a  $L_{Aeq,1h} \leq 40$  dB v době noční). Tedy autor této hlukové studie změřil energetický součet hluku v lokalitě, ale při vyhodnocení hodnoty dopravního hluku a stacionárních zdrojů nesčítá, konstatuje plnění limitů.

Ad dodatek hl. hygienika: Zpracovatel dokumentace neprokazuje plnění hlukových limitů v obci. Naopak upozorňuje na jejich neplnění za stávajícího stavu. Vzhledem k připravované realizaci protihlukových opatření (protihluková stěna) byly do výpočtů zahrnuty účinky i této stavby. Je výpočtově doloženo minimální působení hodnoceného záměru. Požadavky na měření hluku v obci vyplynou z další přípravy stavby, kdy si je může KHS vyžádat – tato měření budou mít verifikační charakter a jejich provádění lze v souladu s požadavkem vyjádření doporučit, stejně jako aktualizaci hlukové a rozptylové studie v rámci dalšího projednávání stavby – v tomto smyslu je formulován i návrh stanoviska.

Ad tónová složka hluku. Tónová složka hluku je stav, kdy zjednodušeně řečeno hluk obsahuje výrazné tóny reprezentované izolovanými frekvenčními špičkami ve frekvenčním spektru. Pro identifikaci uvedené tónové složky je nezbytné určit frekvenční spektrum měřeného hluku. Hluk s přítomností hudby, zpěvu nebo mluveného slova je vždy hlukem s tónovou složkou. Přesná definice je uvedena NV 272/2011 v platném znění s korekcí pro snížení příslušného limitu hluku. Hlukem s tónovými složkami hluk, v jehož kmítočtovém spektru je hladina akustického tlaku v třetinooktávovém pásmu, případně i ve dvou bezprostředně sousedících třetinooktávových pásmech, o více než 5 dB vyšší než hladiny akustického tlaku v obou sousedních třetinooktávových pásmech a v pásmu kmítočtu 10 Hz až 160 Hz je ekvivalentní hladina akustického tlaku v tomto třetinooktávovém pásmu  $L_{Aeq,T}$  vyšší než hladina prahu slyšení stanovená pro toto kmítočtové pásmo podle tabulky v příloze č. 1 k citovanému NV. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, se přičte další korekce – 5 dB. Záměr však není zdrojem tzv. tónového hluku, převažující je hluk z dopravy, limit uplatňován nebude. V případě některých stacionárních zdrojů či technologických celků je možno s tónovou složkou teoreticky uvažovat, působení je však v případě posuzovaného záměru nevýznamné. Komentář ve vyjádření spolku je k referenčnímu bodu č. 9, kde je v dokumentaci vyhodnoceno kumulativní působení stacionárních zdrojů a text je ukončen závěrem:

„Při současném působení výše zmíněných provozů lze u tohoto výpočtového bodu očekávat celkovou hladinu hluku na úrovni do cca 38-40 dB, legislativní limit (50 dB pro denní dobu a 40 dB noční dobu) tak bude dodržen. Samotný posuzovaný záměr nebude mít v těchto prostorech žádný vliv na celkovou hladinu hluku ze stacionárních zdrojů, příspěvek záměru ve výši do 10 dB nebude znamenat navýšení hlukové zátěže (tzn. energetickým součtem příspěvku záměru 10 dB s jakýmkoli hlukovým zatížením od úrovně 34 dB nedojde

*k navýšení hladin hluku ani o 0,1 dB, příspěvek záměru se tedy na celkovém hlukovém zatížení dotčené zástavby nemůže projevit).“*

**Ad problematika výstavby protihlukové stěny u D8 a realizace protihlukových opatření.** Uvedená opatření vycházejí ze situace v území bez vazby na realizaci záměru. Ve stávající stavu (se současnou ne zcela funkční protihlukovou stěnou) jsou překračovány hlukové limity v noční době v přilehlé části obce Úžice. PO realizaci navrhované protihlukové stěny se důvodně předpokládá na základě modelových výpočtů, že hlukové limity budou dodrženy a příspěvek hodnoceného záměru se významně neprojeví, resp. jeho vliv na ekvivalentní hladinu hluku bude v uvažovaných referenčních bodech v řádu 0,1 dB, tedy bude nevýznamný. Předpokládáme potřebu nízkohlučného povrchu v důsledku přivedení značné dopravy až po realizaci přeložky II/240 (propojení D7-D8), to je uvažováno v horizontu roku 2040, proto v současné době ŘSD s tímto řešením neuvažuje, protože pro plnění limitů bude dostačovat realizace zmíněné nové protihlukové stěny. Samotný posuzovaný záměr má tedy poměrně málo významný vliv na akustickou situaci u nejmíce dotčené obytné zástavby, dodržení přípustných hygienických limitů v noční době závisí na realizaci protihlukové stěny, v případě, že by realizována nebyla (což se nepředpokládá), nebyly by splněny předpoklady hodnocení dokumentace.

### **Hlasy Kozomína, z.s., podepsána Bc.Klára Rothová**

Nesouhlasné vyjádření obsahově obdobné jako u obce Chvatěruby – viz vypořádání vyjádření obce **Chvatěruby**, k přílohám viz vypořádání vyjádření obce **Úžice** a dále **Spolku** za životní prostředí Úžic a Kralup.

**Jednotliví občané:** obdobná vyjádření: p. Mikéska, pí Haňurová, pí Saibicová, pí Tintěrová, Gagovi, p. Roth, p. Kopecký, pí Vojtíšková, p. Wretzl, p. Culka, p. Potůček, Stachovi, pí Šatavová - Nesouhlasné vyjádření obsahově obdobné jako u obce Kozomín, potažmo Hlasy Kozomína – viz vypořádání vyjádření obce **Kozomín, Chvatěruby**

**p. Kamenický** – mail- Nesouhlasné vyjádření obsahově obdobné jako u obce Kozomín, potažmo Hlasy Kozomína – viz vypořádání vyjádření obce **Kozomín, Chvatěruby**.

Dále autor připomíná špatné zkušenosti s realizací „Energetického centra Kozomín“ společnosti BOR Biotechnology – stížnosti na zápach a znečištění ovzduší.

**p. Kovanda – otevřený dopis** –mail: Ve vyjádření sděluje pisatel svůj názor na výstavbu skladových a obdobných komplexů v zájmovém území, zejména v okolí dálnice D8. *Vyjádření má deklaratorní a polemizující charakter, autor vyjadřuje své znepokojení nad vzrůstající zátěží životního prostředí.*

### **Za životní prostředí Úžic u Kralup, z.s., Richard Koza** – předáno na veřejném projednání

Požadavek na Krajský úřad na prověření „akreditace“ osob, které se podílely na zpracování dokumentace a posudku. *Dokumentaci o hodnocení vlivů na ŽP ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., resp. posudek dokumentace ve smyslu tohoto zákona je oprávněna zpracovat pouze osoba, která splnila podmínky stanovené zákonem (vzdělání, bezúhonnost) a požadavky na odbornou způsobilost prokázala zkouškou před odbornou komisí MŽP. To jsou podmínky pro získání autorizace pro zpracování dokumentace a posudku – osoba bez autorizace (neautorizovaná osoba) není oprávněna (na rozdíl od oznámení) dokumentaci ani posudek zpracovat. Doklady zpracovatele posudku (osvědčení odborné způsobilosti, osvědčení o autorizaci) jsou v kopiích zařazeny v příloze posudku a uvedeny v jeho úvodu. Osvědčení o autorizaci zpracovatele dokumentace (Ing. Stanislav Postbiegl) je citováno v dokumentaci, navíc seznam autorizovaných osob je veřejně přístupný na stránkách MŽP, kde je možno se přesvědčit, zda dotyčný má platné autorizační osvědčení (platnost je omezena na dobu 5 let). V dokumentaci jsou uvedeni autoři jednotlivých příloh*

*(odborných studií) včetně citace dokladů, které ke zpracování opravňují, pokud je to nezbytné (rozptylová studie, studie vlivů na veřejné zdraví). Není důvod pochybovat o jejich erudovanosti.*

Dále požadují zajištění trvalého monitoringu emisí a hluku přímo v obci Úžice. *Krajské úřady nejsou provozovatelem ani zřizovatelem stacionárních monitorovacích stanic. Také ze zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, nevyplývá žádná taková povinnost. Nicméně vzhledem k důležitosti sledování kvality ovzduší, přispívá Středočeský kraj na monitorovací stanice, které provozuje Český hydrometeorologický ústav. Ten i v minulosti navrhl jejich umístění tak, aby měření v rámci kraje bylo co nejúčelnější a bylo možné včas podchytit například vznik smogových situací.*

*Středočeský kraj podal na SFŽP v rámci 79. výzvy z prioritní osy 2 „Zlepšování kvality ovzduší v lidských sídlech“ projekt, který má za cíl zřízení mobilní monitorovací stanice. Do zmíněné výzvy se mohou zapojovat i jednotlivá města a obce. V případě, že krajský projekt bude úspěšný, Středočeský kraj doporučí jedno z umístění i u obce Úžice na základě zpracované žádosti.*

**Český svaz ochránců přírody, pobočný spolek v Kralupech** – vzneseno na veřejném projednání. Poukazuje na to, že zábor půdy včetně nárůstu dopravy a zvýšení ploch pro nezasakování dešťových srážek, nezlepší již narušené životní prostředí, dále ovlivnění krajinného rázu, možnost havárie. *Lze odkázat na výše uvedená vypořádání.*

Príslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku při vypořádání jednotlivých připomínek k posudku.

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona. Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

#### **Okruh dotčených územních samosprávných celků:**

Vyšší územní samosprávné celky: Středočeský kraj

Základní územní samosprávné celky: Obec Úžice, Chvatěruby, Kozomín

**Poučení:** Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které by bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Otisk úředního razítka

**Ing. Josef Keřka, Ph.D. v. r.**  
vedoucí odboru životního prostředí  
a zemědělství

**Středočeský kraj a obce Úžice, Kozomín a Chvatěruby** (jako dotčené územní samosprávné celky) příslušný úřad žádá ve smyslu § 16 odst. 2 zákona o **neprodlené zveřejnění** informace o tomto závazném stanovisku na úřední desce, doba zveřejnění je nejméně 15 dnů. **Zároveň příslušný úřad žádá obce Úžice, Kozomín a Chvatěruby o písemné vyrozumění o datu vyvěšení zdejšímu úřadu a to v co nejkratším možném termínu** (informaci můžete zaslat také na adresu e-mail: [preiszlerova@kr-s.cz](mailto:preiszlerova@kr-s.cz)). **Závazné stanovisko** je zveřejněno na internetových stránkách Středočeského kraje [www.kr-stredocesky.cz](http://www.kr-stredocesky.cz) a rovněž v Informačním systému CENIA na internetových stránkách [www.cenia.cz/eia](http://www.cenia.cz/eia) pod kódem STC2101.

Současně s tímto závazným stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání č. j. 024657/2018/KUSK ze dne 30. 1 2018.

Datum vyvěšení:

Datum sejmutí:

**Rozdělovník k č. j.: 040338/2018/KUSK**

**Dotčené územní samosprávné celky:**

- 1/ Středočeský kraj, zde
- 2/ Obec Úžice, Nádražní 200, 277 45 Úžice
- 3/ Obec Chvatěruby, Chvatěruby 230, 27801 Chvatěruby
- 4/ Obec Kozomín, Kozomín 28, 277 45 Úžice u Kralup nad Vltavou

**Dotčené správní úřady:**

- 5/ KHS Stč. kraje, územní pracoviště Mělník, Pražská 391, 276 01 Mělník
- 6/ MěÚ Kralupy nad Vltavou, OŽP, Palackého náměstí 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou
- 7/ ČIŽP OI Praha, Wolkerova 40, 160 00 Praha 6
- 8/ Ministerstvo životního prostředí, OVSS I(ZPF), Vršovická 1442/65, Praha 10, 100 10 -
- 9/ Ministerstvo životního prostředí, OVSS I (odbor ochrany ovzduší), Vršovická 1442/65, Praha 10, 100 10
- 10/ Povodí Labe, s.p., Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
- 11/ Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, zde

**Oznamovatel:**

- 12/ Amec Foster Wheeler s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno
- 13/ CTP Invest, spol. s r. o., Central Trade Park D 1 1571, 396 01 Humpolec

**Zpracovatel posudku:**

- 14/ RNDr. Stanislav Fojtík, Sluneční 429, 273 64 Doksy u Kladna

**Na vědomí :**

- 15/ MŽP, OVSS I, Vršovická 65, 100 00 Praha 10
- 16/ Město Kralupy nad Vltavou, Palackého náměstí 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou
- 17/ MěÚ Kralupy nad Vltavou, Stavební úřad, Palackého náměstí 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou
- 18/ Město Veltrusy, Palackého 9, 277 46 Veltrusy
- 19/ Obec Máslovice, Pražská 18, 250 69Vodochody
- 20/ Obec Postřizín, Pražská 42, 250 70 Postřizín
- 21/ Obec Zlončice, 278 01 Zlončice 40
- 21/ Občanské sdružení Zdiby z.s., Polní 164, 250 66 Zdiby - Přemyšlení
- 21/ Za životní prostředí Úžic u Kralup z.s., Spojovací 263, 277 45 Úžice
- 22/ Advokátní kancelář Petržílek s.r.o., pobočka Kunětická 2534/2, 120 00 Praha 2
- 23/ Hlasy Kozomína z.s., Kozomín 81, 277 45 Úžice
- 24/ Spolek VIZE 21, z.s., Oblouková č.681, 250 66 Zdiby
- 25/ Otevřeno o 10/, z.s., Javorová 1727/6, 182 00 Praha 8
- 26/ Český svaz ochránců přírody, pobočný spolek v Kralupech, Seifertova 285, Lobeček, 278 01 Kralupy nad Vltavou