

OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

dle § 6 zákona č. 100 / 2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí)

EKOLOGIZACE KONTEJNEROVÉHO TERMINÁLU

a

ÚPRAVY VLEČKOVÝCH KOLEJÍ V PŘÍSTAVU MĚLNÍK

Říjen 2008

OZNÁMENÍ ZÁMĚRU ZPRACOVAL: EXACOM s.r.o
Společná 35
182 00 Praha 8
IČO: 27391809
DIČ: CZ27391809

ODPOVĚDNÝ ŘEŠITEL: ING. JAN DŘEVÍKOVSKÝ
*autorizace ke zpracování dokumentace a posudku
rozhodnutí MŽP ČR č.j. č.j. 2556/381/OPV/93*

SPOLUPRACOVALI: MGR. LENKA BENEŠOVÁ
ING. MILOŠ ANDRŠ (HLUK)

JEDNATEL: MGR. VÁCLAV FRYDRYCH

DATUM ZPRACOVÁNÍ OZNÁMENÍ: ŘÍJEN 2008

OBSAH

A.	ÚDAJE O OZNAMOVATELI	5
1.	Obchodní firma	5
2.	IČO	5
3.	Sídlo	5
4.	Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele	5
B.	ÚDAJE O ZÁMĚRU	6
I.	Základní údaje	6
II.	Údaje o vstupech	17
III.	Údaje o výstupech	18
C.	ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ	26
1.	Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území	26
2.	Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území které budou pravděpodobně významně ovlivněny	28
D.	ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	31
1.	Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti	31
3.	Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci	33
4.	Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahující státní hranice	33
5.	Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů	33
6.	Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů	35
E.	POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	36
F.	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	37
1.	Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení	37
2.	Další podstatné informace oznamovatele	37
G.	VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	38
H.	PŘÍLOHY	42
	POUŽITÁ LITERATURA	45

Seznam tabulek v textu

Tabulka č. 1: Možnost kumulace vlivů.....	10
Tabulka č. 2: Užitečné délky předávacích kolejí:	16
Tabulka č. 3: Dotčené územně samosprávné celky.....	17
Tabulka č. 4: Výčet navazujících rozhodnutí.....	17
Tabulka č. 5: Seznam odpadů, které mohou vzniknout při výstavbě záměru.....	19
Tabulka č. 6: Současný stav – tabulka bodů výpočtů	21
Tabulka č. 7: Záměr – tabulka bodů výpočtů	24

Seznam obrázků v textu

Obrázek č. 1: Umístění záměru v leteckém snímku.....	7
Obrázek č. 2: Strategická hluková mapa.....	22
Obrázek č. 3: Stav po realizaci záměru.....	24
Obrázek č. 4: ÚSES – na obrázku je modře označeno křížení (přemostění) záměru s LBK 66 Pšovka	26
Obrázek č. 5: Vymezení oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (modře označeno umístění záměru). 29	

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. Obchodní firma

České přístavy a.s.

zapsaná v Obchodním rejstříku vedeným Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 1579

2. IČO

45274592

3. Sídlo

Jankovcova 6

170 00 Praha 7

4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele

Ing. Jan Šnejdárek

Celní 1144

276 01 Mělník

Tel.: 602 335 353

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

I. Základní údaje

1. NÁZEV ZÁMĚRU A JEHO ZAŘAZENÍ PODLE PŘÍLOHY Č. 1 ZÁKONA Č. 100/2001 Sb.

Název

- Ekologizace kontejnerového terminálu a úpravy vlečkových kolejí v přístavu Mělník

Zařazení

Kategorie II., 9.2. Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních tratí; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť – sloupec B

2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU

Ekologizace kontejnerového terminálu:

- **Změna překladních prostředků:**

Čelní kolové překladače na dieselový pohon budou nahrazeny dvěma portálovými kontejnerovými jeřáby na elektrický pohon pojíždějícími po pevné jeřábové dráze délky 625 m nad ucelenými kontejnerovými vlaky délky 600 m.

- **Výstavba 4 nových souběžných překladních kolejí**

Užitečné délky kolejí:

Vlečková kolej č. 401 - 640 m

Vlečková kolej č. 402 - 655 m

Vlečková kolej č. 403 - 700 m

Vlečková kolej č. 404 - 715 m

Úpravy vlečkových kolejí:

- **Výstavba 2 nových vlečkových kolejí užitečné délky:**

Vlečková kolej č. 501 - 616 m

Vlečková kolej č. 502 - 610 m

3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU (KRAJ, OBEC, KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ)

Kraj: Středočeský (Kód kraje: 02, Kód NUTS: CZ0205)

Obec: Mělník (Kód obce: 09281 9, IČZÚJ: 534676)

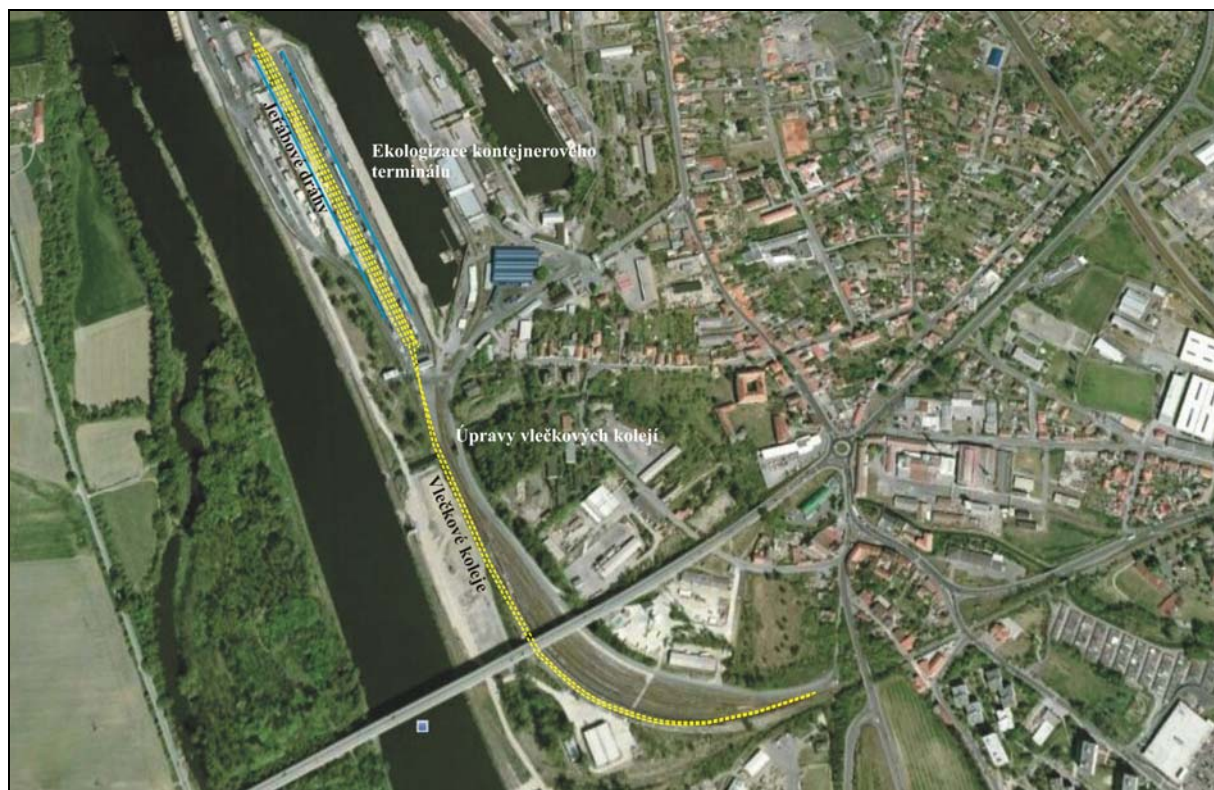
Katastrální území: Mělník (Kód k.ú. 69281 6)

Záměr je lokalizován do přístavu Mělník. Přístav Mělník se nachází na pravém břehu řeky Labe od ř.km 0,7 do 3,0 s vjezdem do přístavních bazénů. Na nejnižší položených pozemcích, situovaných v uvedeném rozmezí říčních kilometrů a ohraničených řekou Labe a inundační hrází jsou umístěny skladové objekty, komunikace, železniční vlečka, jeřábová dráha, manipulační plochy pro skladování zboží a kontejnerů. Ostatní výše položené pozemky jsou situovány na úrovni hladiny Q100. Přístav Mělník má statut veřejného přístavu s celoroční, časově neomezenou provozní dobou. Plní též funkci ochrannou pro obchodní a osobní lodě. Je hlavně určen pro překlad zboží mezi vodní, silniční a železniční dopravou. Rovněž slouží pro stání plavidel.

Mezinárodní logistické centrum Mělník je důležitá křižovatka mezi různými druhy dopravy. Má vlastní říční přístav na soutoku řek Labe a Vltavy. Má vlastní tarifní železniční bod, včetně rozsáhlé železniční a vlečkové sítě a je napojeno na pražský silniční okruh

dálnice D8 Praha Drážďany s velice dobrou přístupovou cestou, takže je zároveň ideální místo pro překlad těžkých a nadrozměrných kusů a investičních celků a to jak vzhledem ke své geografické poloze, tak vzhledem ke svému vybavení a možnostem.

Obrázek č. 1: Umístění záměru v leteckém snímku



4. CHARAKTER ZÁMĚRU A MOŽNOST KUMULACE JEHO VLIVŮ S JINÝMI ZÁMĚRY (REALIZOVANÝMI, PŘIPRAVOVANÝMI, UVAŽOVANÝMI)

Charakter záměru

Cílem projektu je dosáhnout zatraktivnění alternativní dopravy zvýšením počtu železničních vozů v ucelených kontejnerových vlacích a tím zvýšení přepravy kontejnerů po železnici na úkor dopravy automobilové. Železniční doprava je k životnímu prostředí šetrnější než doprava silniční automobilová.

Železniční doprava je nedílnou součástí kombinované dopravy a přepravuje kontejnery nebo výměnné nástavby na rozhodující délce přepravní vzdálenosti mezi ČR a námořními přístavy. Využívání pravidelných ucelených kontejnerových vlaků snižuje podíl automobilové dopravy a tím i spotřebu pohonných hmot, exhalací do ovzduší, hlukovou zátěž okolí pozemních komunikací, rizika nehod atd. a tím přispívá ke snižování celkové zátěže životního prostředí a veřejného zdraví nákladní dopravou.

V kontejnerovém terminálu jsou zpracovávány ucelené vlaky ze 3 základních směrů. Z námořních přístavů Rotterdam a Hamburg a ze směru Bratislava – Budapešť. Jedná se o dálkové relace vedené po evropsky významných železničních tratích, na území ČR po hlavních tratích celostátního významu, včetně části zmodernizovaného 1. železničního tranzitního koridoru.

Zvýšení počtu železničních vozů v ucelených kontejnerových vlacích a tím zatraktivnění železniční dopravy s výše uvedenými pozitivními dopady na životní prostředí nezbytně vyžaduje, aby předávací i překladištní vlečkové koleje určené pro provoz terminálu měly užitečné délky minimálně 600,0 m, odpovídající délkám ucelených vlaků zpracováváných v terminálu (cca 50 vlaků za týden). V současné době tyto podmínky splňují pouze dvě

předávací vlečkové koleje č. 101 (už.dl. 664 m) a č. 102 (už. dl. 620m) a ostatní předávací koleje mají užitečnou délku od 343,0 m do 497,0 m. Po dokončení stavby „Rozšíření terminálu kombinované dopravy v přístavu Mělník, 2. část“ budou mít obě překladní koleje č. 301 a 302a užitečné délky 616 a 618 m (v současné době jsou pro překladní činnost kontejnerového terminálu, provozovaného společností MAERSK MIT Mělník, využívány 2 kusé vlečkové koleje o užitečné délce 560 m).

Dalším pozitivním vkladem projektu pro životní prostředí je výstavba dvou nových elektrifikovaných kolejí. V současné době musí být v žst. prováděna výměna lokomotiv ucelených vlaků (elektrické za dieselovou a naopak), protože spojovací kolej do přístavu ani předávací kolejiště nejsou elektrifikovány.

Významným z hlediska životního prostředí je též záměr elektrifikace provozu kontejnerového terminálu spočívající v nahrazení pěti dieselových kolových nakladačů dvěma elektrickými portálovými jeřáby.

Celý projekt s cílem ekologizace dopravy a překládání kontejnerů se skládá ze dvou záměrů:

- 1) Ekologizace kontejnerového terminálu
- 2) Úpravy vlečkových kolejí

Ekologizace kontejnerového terminálu v přístavu Mělník spočívá na dvou základních koncepčních změnách dosavadního stavebně technického uspořádání i vlastního provozu terminálu.

První zásadní změnou je změna překladních prostředků, čelní kolové překladače na dieselový pohon budou nahrazeny dvěma portálovými kontejnerovými jeřáby na elektrický pohon pojezdějíci po pevné jeřábové dráze délky 625 m nad ucelenými kontejnerovými vlaky délky 600m.

Druhou zásadní změnou je výstavba 4 nových souběžných překladních kolejí užitečné délky více než 600m, které umožní přímé překlady kontejnerů a výměnných nástaveb v relaci železnice/železnice bez nutnosti mezioperací i překlady v relacích silnice(plocha)/železnice a naopak. Nové překladní koleje (a jedna větev jeřábové dráhy) budou vybudovány na rozšířené ploše kontejnerového terminálu v přímé vazbě na předávací koleje na Kypě č. 101, č. 102, č. 501 a č. 502.

Náhrada 5 ks čelních kontejnerových překladačů elektrickými portálovými jeřáby umožní podstatnou redukci provozu čelních překladačů v denní době na pomocné manipulace a jejich úplnou odstávku v noční době. Zvýšení počtu překladních kolejí umožní nejen lepší organizaci provozu terminálu se snížením počtu překladních operací na zpracování kontejnerů (TEU), ale společně s výstavbou nového silničního napojení přístavu – terminálu na silnici I/16 i zvýšení celkového počtu přeložených kontejnerů a tím i převedení části zahraničních přeprav ze silniční na ekologičtější železniční dopravu.

Náplní záměru **Úpravy vlečkových kolejí** je výstavba dvou nových vlečkových kolejí užitečné délky minimálně 600 m, úpravy vjezdového zhlaví do přístavu (seřadiště na „Kypě“) s cílem prodloužit užitečné délky stávajících předávacích kolejí a související stavební úpravy stávajícího kolejiště.

Stávající předávací kolejiště (8 ks kolejí č. 101 – 109) je umístěno na území přístavu zvaném „Kypa“, koleje jsou v oblouku a nově navrhované koleje č. 501 a 502 jsou umístěny na vnější straně kolejiště v souběhu s nejdelší stávající kolejí č. 101. Obě koleje začínají odbočnou výhybkou vloženou do spojky „A“ v prostoru vjezdového zhlaví a končí napojením do spojky „B“ za řekou Pšovkou. Z tohoto důvodu je ve stavbě navržen nový most přes Pšovku (rozšíření stávajícího) s navazující opěrnou zdí, která minimalizuje zásah stavby do

prostoru s porostem topolu černého. Současně s rozšířením kolejiště bude provedeno nové osvětlení nejdelších stávajících i nových kolejí.

Potřeba realizace záměru vyplývá z požadavku na ekologizaci provozu kontejnerového terminálu a z požadavku jeho provozovatele MAERSK M.I.T Mělník na prodloužení užitečných délek předávacích kolejí na Kypě minimálně na 600,0 m. Prostorové uspořádání stávajících předávacích kolejí a jejich svršek neumožňují splnění těchto požadavků bez výstavby nových elektrifikovaných kolejí o užitečné délce větší než 600 m, společně s elektrifikací spojovací koleje z žst. Mělník. Realizace záměru jednoznačně přispěje ke zlepšení životního prostředí v okolí vlečky (hluková zátěž, emise do ovzduší) a zároveň vytvoří podmínky pro následnou ekologizaci provozu vlastního terminálu v Topůlkách.

Elektrifikované a dostatečně dlouhé vlečkové koleje umožní přístavbu ucelených vlaků délky až 600 m bez výměny lokomotiv v žst. Mělník. V souhrnu pak bude možné zvýšit počet zmanipulovaných železničních vagonů, resp. TEU, při zachování celkového počtu 7 - 8 ucelených vlaků za 24 hodin. To se projeví ve zvýšení celkového počtu zmanipulovaných kontejnerů (TEU) v terminálu a tím i ve zvýšení podílu kombinované dopravy (včetně elektrifikované železniční dopravy) na mezinárodních přepravách ve směru na přístavy Severního moře.

Stavební projekt elektrifikace předávacího kolejiště přístavu (kontejnerového terminálu), úpravy a prodloužení stávajících předávacích vlečkových kolejí na Kypě, splňuje cíle podpory dle operačního programu doprava, prioritní osy 6.1 Podpora revitalizace železničních vleček.

Elektrizace spojovací vlečkové koleje z žst. Mělník a nových předávacích vlečkových kolejí významně přispěje ke zlepšení životního prostředí v okolí vlečky přímo v Mělníku.

Cíle ekologizace kontejnerového terminálu:

a) Zvýšení přeprav alternativní nákladní dopravou – prodloužení užitečných délek a zvýšení počtu překladních vlečkových kolejí umožní zvýšit počet zpracovaných železničních vozů v ucelených kontejnerových vlacích při zachování jejich celkového počtu. Díky prodloužení vlaků se zvýší počet zpracovaných TEU z 170 000 v r. 2007 o 12 600 na 182 600 po dokončení stavby. Tím se zvýší kapacita kombinované dopravy železnice/silnice u zahraničních přeprav na úkor přímé silniční nákladní dopravy.

b) Zatraktivnění alternativní nákladní dopravy – železniční doprava je nedílnou součástí kombinované dopravy a přepravuje kontejnery nebo výměnné nástavby na rozhodující délce přepravní vzdálenosti mezi ČR a námořními přístavy. Využívání pravidelných ucelených kontejnerových vlaků snižuje podíl automobilové dopravy a tím i spotřebu pohonných hmot, exhalací do ovzduší, hlukovou zátěž okolí pozemních komunikací, rizika nehod atd. a tím přispívá ke snižování celkové zátěže životního prostředí a veřejného zdraví nákladní dopravou.

c) Snížení nehodovosti – převedení části výkonů nákladní dopravy ze silnice na železnici má pozitivní vliv na nehodovost silniční nákladní dopravy. Snížením počtu nehod se snižují rizika vyplývající z nehod nákladních automobilů (požáry vozidel, znečištění prostředí ropnými látkami ...), poškození převáženého zboží, ale především rizika zranění nebo usmrcení osob při nehodě. Důležitým efektem je i zvýšení bezpečnosti obyvatel na průjezdných úsecích silničních komunikací obcemi se soustředěnou nákladní dopravou.

Možnost kumulace vlivů

V současné době jsou v relativní blízkosti záměru připravovány či realizovány následující záměry:

Tabulka č. 1: Možnost kumulace vlivů

Název, příp. charakter záměru	Stav	Možná kumulace ANO/NE
Napojení přístavu Mělník na I/16	Stavba by měla být dokončena do konce roku 2008	NE ¹⁾
Silnice I/9+I/16 Mělník, obchvat 1.-4. etapa	4.9.2008 Vydáno souhlasné stanovisko – začátek výstavby po roce 2010; doba trvání výstavby cca 6 let	ANO/NE ²⁾
III/24637 Vliněves, přeložka silnice	18.8.2008 Podáno oznámení na Krajský úřad Stč. Kraje	NE ³⁾
Protipovodňová ochrana plavidel v přístavu Mělník - zvýšení nynější přístavní zdi o 3,24 metru, vybudování nové přístavní zdi v délce 256 metrů a dále úpravy dna přístavního bazénu.	Stavba by měla být dokončena do konce roku 2008	NE ¹⁾

¹⁾ Kumulace se neuvažuje z důvodu rozdílné doby výstavby. Ve fázi provozu se naopak bude jednat o vlivy synergické pozitivní.

²⁾ Výstavba obchvatu bude probíhat za provozu v období cca 6 let. Ke kumulaci vlivů by mohlo teoreticky docházet v průběhu výstavby oznamovaného záměru, tedy po časově omezenou dobu. Po ukončení staveb budou vlivy stejně jako 1) synergické pozitivní.

³⁾ Územně jsou záměry odděleny tokem Labe.

Z výše uvedeného vyplývá, že v rámci realizace záměru nebude docházet k signifikantní kumulaci vlivů s jinými v současné době připravovanými či realizovanými záměry.

5. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY ZÁMĚRU A JEHO UMÍSTĚNÍ, VČETNĚ PŘEHLEDU ZVAŽOVANÝCH VARIANT A HLAVNÍCH DŮVODŮ (I Z HLEDISKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ) PRO JEJICH VÝBĚR, RESP. ODMÍTNUTÍ

Potřeba realizace záměru jednoznačně vyplývá z požadavku provozovatele kontejnerového terminálu MAERSK M.I.T Mělník na rozšíření plochy kontejnerového terminálu a na výstavbu svazku překladních kolejí, který umožní přímé manipulace s kontejnery železnice/železnice bez mezioperací a z požadavku na prodloužení užitečných délek předávacích kolejí na Kypě minimálně na 600,0 m a na zvýšení počtu takto dlouhých kolejí.

Prodloužení užitečných délek kolejí umožní přístavbu ucelených vlaků délky až 600 m a v souhrnu pak bude možné zvýšit počet zmanipulovaných železničních vagonů, resp. TEU při zachování celkového počtu 7 - 8 ucelených vlaků za 24 hodin. To se projeví ve zvýšení celkového počtu zmanipulovaných kontejnerů (TEU) v terminálu a tím i ke zvýšení podílu kombinované dopravy (včetně železniční dopravy) na mezinárodních přepravách ve směru na přístavy Severního moře.

Požadovaná užitečná délka překladních kolejí je 600 m a této délce musí odpovídat i délka pracovního prostoru překladních portálových jeřábů. Náhrada 5 ks čelních kolových překladačů 2 portálovými jeřáby se kromě zlepšení technologie provozu terminálu projeví i na zlepšení životního prostředí v prostoru terminálu a v jeho okolí výrazným snížením hlukosti a exhalací do ovzduší (dieselové překladače budou nahrazeny jeřáby na elektrický pohon).

Zvažované varianty

Záměr ekologizace kontejnerového terminálu a úpravy vlečkových kolejí v přístavu Mělník nemá, s ohledem na stávající provozovaný terminál a jeho územně technické podmínky, variantní řešení. Důvodem je jednoznačné předurčení stavebně technického

řešení stávajícím uspořádáním terminálu i navazujícího předávacího kolejiště, na které musí navrhovaná stavba nezbytně přímo navazovat.

Uvažovaný záměr je technicky proveditelný a prostorově zajištěný.

6. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

A. Ekologizace kontejnerového terminálu

I. Stavební část

Demolice zpevněné plochy

Odstranění stávající manipulační a skladovací plochy pro výstavbu nových překladních kolejí č. 401 – 404 a pro výstavbu obou větví jeřábové dráhy rozloze cca 12 500 m². Plochy jsou ze silničních panelů, část ploch je překryta asfaltovými koberci.

Demolice provozní budovy I - Provozní budova kontejnerového terminálu

Demolice stávající 4 podlažní budovy o půdorysu 20 x 6 m vytvořené z mobilních buněk osazených do ocelové nosné konstrukce. Budova bude rozebrána a postavena na jiném místě v blízkosti vjezdu do kontejnerového terminálu.

Demontáž stávajících věží VO

Demontáž 9 ks osvětlovacích věží výšky 15,0 m a 2 věží výšky 45,0 m, které se nacházejí v prostoru rozšíření kontejnerového terminálu a pojezdu portálových jeřábů. Základové patky stožárů budou ponechány, částečně ubourány a překryty zpevněnou plochou nebo vlečkovými kolejemi.

Násypové těleso kontejnerového terminálu

Vytvoření násypového tělesa pro rozšíření plochy kontejnerového terminálu směrem k Labi do úrovně pláň vlečkových kolejí nebo zpevněných ploch. Celkový objem násypů je cca 49 000 m³.

Přejezdová úprava kolejí u vjezdu do KT a na špici KT

Přejezdové úpravy nových vlečkových kolejí na jejich začátku a konci a navazující úseky komunikačních ploch o celkové ploše cca 800 m². Přejezdy i komunikační plochy budou s živičným krytem, žlábek pro okolky podél kolejnic bude vytvořen z plastových příložek DIPPLA.

Výjezd z SPTK na terminál

Výstavba nového výjezdu ze zbývajících ploch SPTK na terminál s překonáním výškového rozdílu cca 3,5 m. Délka výjezdu je cca 80,0 m, plocha těžké vozovky s asfaltovým krytem cca 650 m².

Zpevněná plocha KT pod konzolou jeřábů

Náplní objektu je výstavba těžké manipulační a skladovací plochy, určené pro skladování kontejnerů a překlad v relaci železnice/plocha resp. silniční návěsy a naopak. Plocha o velikosti 11 500 m² bude s krytem z betonové zámkové dlažby a bude vyhovovat pro skladování kontejnerů ve 4 vrstvách i pro pojezd silničních návěsů nebo čelních překladačů.

Konstrukce těžké vozovky je navržena s ohledem na její účel předběžně ve skladbě:

Betonová zámková dlažba	DL.I	100 mm	ČSN 73 6131-1
Ložná vrstva	drť	30 mm	ČSN 73 6126
Cementová stabilizace	SC I	220 mm	ČSN 73 6125
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	100 -150 mm	ČSN 73 6126-1
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	200 mm	ČSN 73 6126-1
Geomříž-Tensar	SS 40		

Celkem

650 - 700 mm

Rozšíření zpevněné plochy na špici KT

Jedná se o doplnění zpevněné skladovací a manipulační plochy na špici kontejnerového terminálu o ploše 1 700 m² mimo dosah portálového jeřábu. Plocha navazuje na stávající zpevněné plochy i na plochu pod jeřábem, konstrukce vozovky s krytem z betonové zámkové dlažby bude shodná jako u předcházejícího objektu.

Úprava stávající plochy podél překladních kolejí

Náplní objektu je ukončení stávající narušené plochy kontejnerového terminálu novým obrubníkem podél vlečkové koleje č. 401 v délce cca 550 m a nezbytné související opravy. Celková upravovaná plocha je cca 850 m².

Jeřábová dráha

Jeřábovou dráhu pro pojezd portálových kontejnerových jeřábů tvoří dvě samostatné větve délky 625,0 m v osové vzdálenosti odpovídající rozchodu jeřábů (předpoklad 40,0 - 42,5 m). Každou větev tvoří monolitické železobetonové základové pasy. Tvar a rozměry pasů budou stanoveny na základě geologických podmínek, výška pasů se předpokládá cca 2,0 m, šířka v základové spáře 1,8 – 2,2 m. Pasy budou z betonu C25/30 nebo C 30/37 vyztuženého ocelí 10 505 (R).

Součástí jeřábové dráhy bude dodávka a montáž upevnění kolejnic, předpokládá se užití pružného rektifikovatelného systému ORTEC a dodávka a montáž kolejnic. Další součástí jeřábové dráhy bude její uzemnění v souladu s platnými předpisy (uzemnění pasů i jejich vzájemné propojení).

Odvodnění zpevněných ploch - Dešťové usazovací nádrže

Výstavba dešťové kanalizace v rozsahu nových zpevněných ploch rozšířeného kontejnerového terminálu. Součástí kanalizace jsou revizní šachty, odvodňovací žlábků, 4 odlučovače ropných látek, drenážní a trubní vedení.

Trubní část

Kanalizační potrubí je z žebrovaného PP 335/300 a z žebrovaného PP 450/400, uložených na betonové lože C12/15 tl. 100 mm a obetonovaných betonem C12/15 do výše 150 mm na horní hranu potrubí, drenážní potrubí je DN 250 PVC.

Odvodňovací štěrbinová trouba

Jsou použity odvodňovací štěrbinové trouby s přerušovanou štěrbinou a střechovitým sklonem dna 0,5%. Trouby jsou uloženy do betonového lože s boční opěrou. Voda ze žlábků je odváděna z vpustových tvarovek připojovacím potrubím PVC DN 200 do nové dešťové kanalizace DN 300.

Odlučovače ropných látek

Před odtokem splachové vody do Labe budou na vyústěních kanalizace osazeny cca 4 ks odlučovačů ropných látek. Nátokové nádrže mají funkci kalového odlučovače, druhé nádrže na výtoku plní funkci sorpčního odlučovače ropných látek.

Kabelové napájecí vedení 10 kV

Kabelová přípojka z transformovny přístavu do cca 2/3 délky jeřábové dráhy pro napájení portálových jeřábů délky cca 500 m. Typ a počet napájecích kabelů bude určen na základě požadavků výrobce jeřábů, kabely budou v celé délce uloženy do chráničky.

Transformovna 22/10 kV

Napájení nových portálových jeřábů napětím 10 kV vyžaduje stavební i technologické úpravy stávající transformovny přístavu.

Základní údaje kontejnerového jeřábu „Künz“:	instalovaný příkon	556 kW
	napětí	10 kW
	počet jeřábů	2 ks

Pro napájení jeřábů bude zřízena transformovna 22/10 kV, 2 x 630 kVA. Ve stávající rozvodně 22 kV vstupní transformovny v přístavu se nově instalují 2 vývodové kobky (skříně) pro připojení transformovny 22/10 kV.

Transformovna 22/10 kV bude kioskového provedení s rozváděči 22 kV a 10 kV a dvěma transformátory 22/10 kV 630 kVA. Osazena bude v těsné blízkosti kratší stěny stávající zděné vstupní transformovny.

Rozšíření VO kontejnerového terminálu

Osvětlení rozšířeného kontejnerového terminálu bude provedeno 4 osvětlovacími věžemi výšky 45,0 m s výbojkovými svítidly 2000 W (cca 8 svítidel na každém stožáru). Osvětlovací věže budou umístěny po obvodě terminálu mimo dosah portálových jeřábů. Založení ocelových trubkových stožárů bude betonovými patkami.

Vlečková kolej č. 401

Vlečková kolej č. 402

Vlečková kolej č. 403

Vlečková kolej č. 404

Jedná se o čtyři nové překládací koleje kontejnerového terminálu navazující na předávací kolejiště na Kypě (koleje č. 101, č. 102, č. 501, č. 502). Užitečné délky kolejí:

Vlečková kolej č. 401 - 640 m

Vlečková kolej č. 402 - 655 m

Vlečková kolej č. 403 - 700 m

Vlečková kolej č. 404 - 715 m

Nové koleje navazují na přestavěné zhlaví v prostoru Pšovky (konec předávacího kolejiště) a končí propojením na špici kontejnerového terminálu. Svršek kolejí je navržen ve tvaru S 49, materiál nový na nových betonových pražcích SB 8 s tuhým upevněním ŽS 4 nebo B 91S s pružným upevněním. Kolejové lože je navrženo nové z drceného kameniva třídy min. C v min. tloušťce 0,25 m pod ložnou plochou pražce.

Návrhová rychlost

Ve vazbě na povolené provozní rychlosti na vlečkových kolejích v celém území přístavu 20 – 25 km/hod. je uvažována návrhová rychlost $v_n=30$ km/hod.

Prostorová průchodnost

Nové vlečkové koleje jsou navrženy v osové vzdálenosti 4,75 m. Tyto vzdálenosti zajišťují dodržení průjezdného průřezu Z-GC. Osová vzdálenost koleje č. 404 od osy větve jeřábové dráhy je uvažována 3,5 m a bude upřesněna dodavatelem portálového jeřábu. Volný schůdný a manipulační prostor na vnější (pravé) straně koleje č. 401 je 3,0 m.

Přestavba zhlaví na vjezdu do KT u Pšovky

Přestavba zhlaví spočívá v novém propojení předávacích kolejí na Kypě s novými překládacími kolejemi kontejnerového terminálu, které umožní jízdy mezi všemi řadícími kolejemi na všechny nové překládací koleje. Pro zkrácení délek propojení jsou užity křižovatkové výhybky.

Nové výhybky jsou navrženy ve tvaru S 49 I. generace na dřevěných pražcích s hákovým závěrem. Kolejové lože je navrženo nové z drceného kameniva třídy min. C v min. tloušťce 0,25 m pod ložnou plochou dřevěného pražce.

Propojení překladních kolejí na špici KT

Nové překladní vlečkové koleje jsou na špici kontejnerového terminálu propojeny tak, aby byl možný objezd lokomotivy po zatažení uceleného kontejnerového vlaku na příslušnou překladní kolej. Kusovou kolejí je kolej č. 403, která je ukončena kolejnicovým zarážděm. Ostatní koleje jsou propojeny osazením 3 ks jednoduchých výhybek 1 : 7,5 - 190.

Nové výhybky jsou navrženy ve tvaru S 49 I. generace na dřevěných pražcích s hákovým závěrem. Kolejové lože je navrženo nové z drceného kameniva třídy min. C v min. tloušťce 0,25 m pod ložnou plochou dřevěného pražce.

Úpravy GPK stávajících kolejí a výhybek

Jedná se o úpravy geometrické polohy (směrové a výškové vyrovnání) stávajících předávacích vlečkových kolejí navazujících na úpravy zhlaví na vjezdu do kontejnerového terminálu v prostoru Pšovky v délce cca 150 m.

Demontáž stávajících kolejí a výhybek

Demontáž stávajících kolejí a výhybek v prostoru vjezdu do kontejnerového terminálu ve vazbě na přestavbu zhlaví.

II. Technologická část

Kontejnerový portálový jeřáb - 2 ks

Portálové kontejnerové jeřáby budou zajišťovat překladní manipulace v rozsahu jeřábové dráhy nad překladními kolejemi a zpevněnými plochami kontejnerového terminálu.

Základní technické parametry jeřábu:
(předběžné parametry)

Technická data	Nosnost spreadru	43 t
	Rozchod kolejí	42,5 m (40,0 m)
	Přesahy vyložení	16,0 a 19,0 m
	Délka pojezdové dráhy	625 m
	Instalovaný příkon	556 kW
	Napětí	10 kV
Pracovní rychlosti	Zdvih při plném zatížení	0 – 18 m/sec
	Zdvih při částečném zatížení	0 – 36 m/sec
	Pojezd	0 – 100 m/sec
	Pojezd kočky	0 – 100 m/sec

B. Úpravy vlečkových kolejí

Demolice zpevněné plochy u skladu na Kypě

Úpravy zpevněné plochy u skladu na Kypě

Částečné odstranění stávající betonové manipulační plochy u skladu pro umístění nových vlečkových kolejí č. 501 a č. 502, včetně nízké opěrné zídky (výšky cca 0,50 m). Po výstavbě kolejí bude provedeno zarovnání plochy, osazení ohraničujících obrubníků a další související úpravy.

Železniční most přes Pšovku

Opěrná zeď pod vlečkovou kolejí

Stávající železniční most přes Pšovku o rozpětí 11,0 m se rozšíří o 10,0 m směrem k Labi pro převedení nových vlečkových kolejí. Nosná konstrukce mostu s průběžným šterkovým ložem bude železobetonová deska, opěry z monolitického betonu.

Opěrná zeď přímo naváže na konstrukci opěry mostu a bude pokračovat v délce 72,0 m v souběhu s vlečkovou kolejí č. 501 do místa zapojení do stávajícího tělesa kolejové spojky „B“. Výška zdi je proměnná od 3,5 m do 1,0 m. Předpokládá se výstavba zdi z železobetonových krabicových prefabrikátů, které umožní její rozebrání při výstavbě dalšího výhledového rozšíření kontejnerového terminálu.

Opěrná zeď minimalizuje zábor ploch pro stavbu a umožní zachovat stávající topoly černé.

Úprava a rozšíření osvětlení kolejiště na „Kypě“

Zvětšením počtu předávacích kolejí na Kypě na vnější stranu stávajícího kolejiště vyžaduje úpravu a rozšíření stávajícího osvětlení vlečky pro zajištění celodenního nepřetržitého provozu. Do osy mezi koleje č. 101 a č. 502 se umístí ve vzdálenosti po cca 30,0 m nové osvětlovací stožáry výšky 12,0 m, které budou osvětlovat prostor stávajících i nových předávacích kolejí pro kontejnerový terminál. Předpokládá se osazení cca 27 ks stožárů včetně nového napájecího kabelového vedení.

Vlečková kolej č. 501

Vlečková kolej č. 502

Jedná se dvě nové koleje předávacího kolejiště na Kypě, které se ze stávající kolejové spojky „A“ odpojují vloženou výhybkou 1 : 11-300-Pld. Užitečná délka koleje č. 501 je 616 m, koleje č. 502 610 m, před zapojením do stávající kolejové spojky „B“ se obě koleje sbíhají ve výhybce 1 : 7,5 -190 Lpd, do spojky „B“ se zapojují výhybkou 1 : 7,5 – 190 – Ppd.

Nové koleje jsou navrženy ve tvaru S 49, materiál nový na nových betonových pražcích SB 8 s tuhým upevněním ŽS 4 nebo B 91S s pružným upevněním. Kolejové lože je navrženo nové s drčeného kameniva třídy min. C v min. tloušťce pod ložnou plochou pražce 0,25 m betonového a 0,20 dřevěného.

Návrhová rychlost

Ve vazbě na povolené provozní rychlosti na vlečkových kolejích v celém území přístavu 20 – 25 km/hod. je uvažována návrhová rychlost $v_n=30$ km/hod.

Prostorová průchodnost

Nové vlečkové koleje jsou navrženy v osové vzdálenosti 4,75 m. Kolej č. 502 je od stávající vlečkové koleje č. 101 rovněž v osové vzdálenosti 4,75 m (při objezdu pilíře silničního mostu je osová vzdálenost určena vzdáleností od jeho hrany a dosahuje až 10,0 m). Tyto vzdálenosti zajišťují dodržení průjezdného průřezu Z-GC. Volný schůdný a manipulační prostor na vnější (levé) straně koleje č. 501 je 3,0 m.

Úpravy vjezdového zhlaví na Kypu

Úpravy stávajícího vjezdového zhlaví do přístavu z přípojně žst. Mělník jsou navrženy s cílem maximálně prodloužit užitečné délky stávajících předávacích kolejí rekonstrukcí zhlaví a umožnit odpojení nových kolejí č. 501 a č. 502.

Při předpokladu zachování stávajících šesti průjezdných kolejí (101, 102, 103, 107, 108, 109) lze požadovanou užitečnou délku kolejí 600m zajistit a prodloužit pouze koleje č. 101 a č. 102. Ostatní koleje jsou omezeny nutností vložit výhybky pro rozvětvení do kolejí č.107, 108 a 109, které lze navrhovat až za mostem přes vodní tok „Pšovka“. Z těchto prostorových důvodů není možné na zbývajících kolejích dosáhnout požadovaných užitečných délek.

Tabulka č. 2: Užitečné délky předávacích kolejí

Kol.č.	Stávající už.dl.	Nová už.dl. koleje	Prodloužení kol.
101	664	686	22
102	620	643	23
103	497	529	32
104		0	Zrušená
105		0	Zrušená
107	407		0
108	404		0
109	497		0

Úpravy vjezdového zhlaví spočívají ve vložení 6 ti nových výhybek různého typu (1 : 7,5-190-Ppd, 1 : 11-300 Pld, 1 : 11-300 – obl., 1 : 9-190 - obl.). Nové výhybky jsou navrženy ve tvaru S 49 I. generace na dřevěných pražcích s hákovým závěrem. Kolejové lože je navrženo nové s drčeného kameniva třídy min. C v min. tloušťce 0,25 m pod ložnou plochou dřevěného pražce.

Úpravy vlečkové koleje č. 101

Úpravy vlečkové koleje č. 102

Úpravy vlečkové koleje č. 103

Úpravy stávajících vlečkových kolejí spočívají ve změně polohy části kolejí v přímé vazbě na navržené úpravy vjezdového zhlaví. Úpravy kolejí se předpokládají v těchto délkách:

kolej č. 101 – 170,0 m

kolej č. 102 – 150,0 m

kolej č. 103 – 210,0 m

Úpravy budou provedeny ze stávajícího materiálu kolejového svršku, šterkové lože bude vyčištěno a doplněno, podbití kolejí se provede v celé jejich délce.

Železniční spodek vlečkových kolejí č. 501 a č.502

Dosypání chybějícího násypového tělesa v prostoru kolem Pšovky, vyrovnaní a přehutnění podloží po vybourání zpevněné plochy u skladu na Kypě, zlepšení únosnosti pláně položením netkané geotextilie a její překrytí ochrannou vrstvou. Celkový objem násypů je cca 2 000m³, plocha upravované pláně cca 6 500m².

Úpravy stávajícího železničního spodku

Úpravy GPK stávajících kolejí a výhybek

Jedná se o úpravy pláně v rozsahu vjezdového zhlaví a souvisejících kolejí na ploše cca 2 500 m² a o úpravy geometrické polohy (směrové a výškové vyrovnaní) stávajících vlečkových kolejí v délce cca 1 420 m.

Podrobná situace záměru – viz *Příloha č. 2* tohoto Oznámení.

7. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN ZAHÁJENÍ ZÁMĚRU A JEHO UKONČENÍ

Realizace stavby bude zahájena vydáním stavebního povolení. Následující časové termíny jsou tedy pouze orientační a vycházejí z odhadu oznamovatele záměru.

Termín zahájení výstavby: 04/2010

Doba výstavby: 17 měsíců

Termín dokončení výstavby: 08/2011

Uvedení stavby do provozu: 09/2011

8. VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNĚ SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ

Přehled dotčených územně samosprávných celků je uveden v následující tabulce.

Tabulka č. 3: Dotčené územně samosprávné celky

Územně samosprávný celek (ÚSC)	Název ÚSC	Název kódu	Číselné kódy
Kraj	Středočeský	kód kraje	02
		kód NUTS	CZ021
Okres	Mělník	kód okresu	3206
Obec	Mělník	kód obce	09281 9
		IČZÚJ	534676
Katastrální území	Mělník	kód k. ú.	69281 6

9. VÝČET NAVAZUJÍCÍCH ROZHODNUTÍ PODLE § 10 ODS. 4 A SPRÁVNÍCH ÚŘADŮ, KTERÉ BUDOU TATO ROZHODNUTÍ VYDÁVAT.

Výčet navazujících rozhodnutí podle § 10 odst. 4 zákona 100/2001 Sb. a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat je uveden v následující tabulce.

Tabulka č. 4: Výčet navazujících rozhodnutí

Rozhodnutí	Zákonná úprava	Příslušný správní úřad
Územní rozhodnutí	Stavební zákon č. 183/2006 Sb.	Stavební úřad Mělník
Stavební povolení	Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.	Drážní úřad Praha

II. Údaje o vstupech

PŮDA

Stavba nevyžaduje zábor zemědělské ani lesní půdy

VODA

Fáze výstavby

Voda pro hygienické potřeby bude zajišťována dovozem cisternou či hygienicky balenou pitnou vodou dle charakteru a vybavení staveniště.

V době výstavby vzniknou tyto potřeby na dodávku vody:

- voda pro přímou spotřebu (pro pití), voda pro mytí a sprchování pracovníků
dle směrnice č. 9 MVLH ČSR z r. 1973 je stanovena potřeba vody:
 - pro pití - 5 l/osoba/směna
 - pro mytí a sprchování – 120 l/osoba/směna (specifická směnová potřeba pro prašné a špinavé provozy)

Množství spotřebované pitné vody pro sociální účely bude závislé na rozsahu a intenzitě výstavby a z toho vyplývajícího počtu pracovníků a na době trvání stavby. Vzhledem k tomu, že v současnosti není znám počet pracovníků stavby není možné toto množství definovat.

Většina prací bude prováděna formou montáže z dovezených vstupů – např. beton, díly kolejí. V případě potřeby užitkové vody při výstavbě (např. k očištění příjezdové komunikace, eliminaci prašnosti) bude voda dovážena cisternami dodavatelem stavebních prací.

Spotřebu vody pro technologické účely není v současné době možné detailně specifikovat. Bude záležet na technologii výstavby, použitých materiálech aj. Konkrétní odhady spotřeby vody budou určeny v následujících etapách projektové přípravy.

Fáze provozu

Ve fázi provozu záměr nevyžaduje žádný zdroj vody.

OSTATNÍ SUROVINOVÉ A ENERGETICKÉ ZDROJE

Elektrická energie

Ekologizace kontejnerového terminálu představuje významnou změnu v charakteru jeho provozu, čelní kolové překladače na dieselový pohon budou nahrazeny portálovými jeřáby na elektrický pohon. Tím dojde i k zásadní změně ve spotřebě energií na provoz terminálu, spotřeba nafty pro pohon čelních překladačů výrazně poklesne a naopak se zvýší spotřeba elektrické energie pro pohon portálových jeřábů. Její dodávka k jeřábům je řešena úpravami u vstupní transformovny přístavu instalací transformátorů 22/10 kV, 2 x 630 kVA.

Stavební materiál

Při realizaci stavby budou využívány běžné stavební materiály. Bude se jednat zejména o kamenivo a štěrkopísky, betony, ocel, prefabrikáty, kolejnicové pásy a další. Druh a množství surovin bude podrobně specifikován v dalším stupni projektové dokumentace. Dovoz materiálu bude zajišťován dodavatelem stavby.

NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU

Dopravní infrastruktura

Stávající vlečka je vzhledem ke svému charakteru napojena na železniční trať ve správě ČD, a.s. a tento stav se nezmění ani po realizaci záměru. Stejně zůstane i dosavadní komunikační napojení.

Jiná infrastruktura

Ve stávající rozvodně 22 kV vstupní transformovny v přístavu Mělník se nově instalují 2 vývodové kobky (skříně) pro připojení transformovny 22/10 kV. Nová transformovna 22/10 kV bude kioskového provedení s rozváděči 22 kV a 10 kV a dvěma transformátory 22/10 kV 630 kVA.

V rámci realizace záměru bude nutné vést z transformovny přístavu do cca 2/3 délky jeřábové dráhy kabely pro napájení portálových jeřábů délky cca 500 m. Typ a počet napájecích kabelů bude určen na základě požadavků výrobce jeřábů, kabely budou v celé délce uloženy do chráničky.

Osvětlení rozšířeného kontejnerového terminálu bude provedeno 4 osvětlovacími věžemi výšky 45,0 m s výbojkovými svítidly 2000 W (cca 8 svítidel na každém stožáru). Osvětlovací věže budou umístěny po obvodě terminálu mimo dosah portálových jeřábů.

III. Údaje o výstupech

Ovzduší

Fáze výstavby

Bodové zdroje: Bodové zdroje znečištění ovzduší ve fázi výstavby nevzniknou.

Liniové zdroje: Ve fázi výstavby budou liniové zdroje představovány vyvolanými pohyby nákladních automobilů po veřejných komunikacích, které budou dopravovat stavební materiál a výrobky na stavbu. Z hlediska celkové roční produkce emisí v území nepůjde o významný příspěvek.

Plošné zdroje: Ve fázi výstavby budou plošné zdroje znečišťování představovány provozem stavební techniky na staveništi při zemních pracích a při přesunu stavebního materiálu. Za dočasný plošný zdroj znečištění je možné považovat vlastní prostor staveniště, který může být zdrojem sekundární prašnosti.

Fáze provozu

V souvislosti s provozem záměru se nepředpokládá vznik žádného nového bodového nebo plošného zdroje znečišťování ovzduší.

Náhrada 5 ks čelních kolových překladačů 2 portálovými jeřáby se kromě zlepšení technologie provozu terminálu projeví i na zlepšení životního prostředí v prostoru terminálu a v jeho okolí výrazným snížením hlučnosti a exhalací do ovzduší (dieselové překladače budou nahrazeny jeřáby na elektrický pohon).

ODPADNÍ VODY

Fáze výstavby

Množství odpadní vody vznikající při stavebních pracích je zanedbatelné. Hygienické potřeby pracovníků stavby budou v průběhu výstavby řešeny ekologickými mobilními WC a jednoduchými mobilními hygienickými buňkami. Jejich dodávka na staveniště bude zajištěna dodavatelem stavby. Očista strojních mechanismů bude prováděna mechanicky. Případná očista komunikace bude prováděna ostřikem vodou z cisterny.

Fáze provozu

Realizací záměru nedojde ke změně produkce splaškových vod od zaměstnanců provozu. V souvislosti se záměrem nedojde ke změnám v počtu pracovníků zajišťujících provoz zařízení.

Odvodnění zpevněných ploch je vyřešeno dešťovou kanalizací svedenou do Labe, před vyústěním budou osazeny odlučovače ropných a pevných látek. Nové vlečkové koleje budou odvodněny zasakováním dešťové vody do propustného podloží.

ODPADY

Fáze výstavby

Shromažďování odpadů vznikajících v průběhu výstavby a jejich předávání oprávněné osobě bude zajišťovat dodavatel stavby, který musí s těmito odpady nakládat v souladu s ustanoveními zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech. Doklady o nakládání s odpady vzniklými v průběhu výstavby budou předloženy ke kolaudaci stavby.

Tabulka č. 5: Seznam odpadů, které mohou vzniknout při výstavbě záměru

Kód odpadu	Název odpadu	Kategorie N=nebezpečný O=ostatní
02 01 03	Odpady rostlinných pletiv	O
13 02 05	Nechlorované minerální motorové, převodové a mazací oleje	N
15 01 03	Dřevěný obal	O
15 01 06	Směsné obaly	O
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	N

Kód odpadu	Název odpadu	Kategorie N=nebezpečný O=ostatní
17 01 01	Beton	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 03	Plasty	O
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 07	Směsné kovy	O
17 04 11	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	O
17 05 01	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O
17 05 02	Vytěžená hlušina neuvedená pod č. 17 05 05	O
17 05 04	Zemina a kamení	O
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O

Fáze provozu

V rámci provozu záměru nebude docházet k žádné či půjde pouze o minimální tvorbu odpadů vázanou na údržbu kolejí a zařízení v rámci běžného provozu a případného odstranění závad (drobné opravy, údržba a výměna spotřebních součástí apod.). Původcem odpadů bude provozovatel záměru. Nakládání s těmito odpady bude spočívat v jejich uložení do příslušných shromaždišť odpadů v rámci areálu a následném předání oprávněným osobám k likvidaci (nebo využití).

HLUK A VIBRACE

Fáze výstavby

Během výstavby záměru budou jako zdroje hluku působit pracovní stroje a automobily na staveništi a k nárůstu hluku může dojít i vlivem zvýšeného používání veřejných komunikací vyvolanou dopravou.

Zdroje hluku budou působit v pracovní době, tj. cca 8 – 12 hodin denně. Dominantní zdroje hluku budou v provozu pouze v době zemních prací. Práce budou probíhat pouze v denní době, v noční době 22:00 – 6:00 nebude probíhat žádná stavební činnost.

Fáze provozu

Zdroje hluku

Současný stav

V současné době (Pozn.: Pojem současná doba je vztažen k „Hodnocení zdravotního rizika hluku překladiště MAERSK intermodal Terminal v Mělníku na území Českých přístavů“, MUDr. Eva Rychlíková, Zdravotní ústav se sídlem v Kolíně, pobočka Praha, 2006 jež bylo v rámci tohoto oznámení využito jako referenční zdroj dat) je hlavním zdrojem hluku v zájmovém území doprava související s provozem překladiště, pojezdy mechanismů na překladišti a nakládání a vykládání kontejnerů. Na toto překladiště se váže přeprava kontejnerů tahači po silniční síti a dále železniční doprava zajišťovaná dieselovou lokomotivou na mělnické nádraží a zpět. V areálu překladiště pracují nakladače na dieselový pohon, které při ukládání kontejnerů na zem a jejich stohování způsobují rázy (impulsní hluk), které jsou okolím vnímány jako nepříjemné. Z hlediska komunálního mimopracovního hluku se jedná o obtížně hodnotitelnou kategorii.

Pro výše uvedené hodnocení zdravotního hluku byly využity výsledky měření hluku, provedené laboratoří pobočky Mělník Zdravotního ústavu se sídlem v Kolíně v letech 2004 – 2005.

Výsledky měření byly následující (využity 4 referenční body vztahující se k záměru):

Tabulka č. 6: Současný stav – tabulka bodů výpočtů

Tabulka č. 1: Změny stavu		Tabulka č. 2: Typy stavu		
Měřicí místo	L _{Aeq} 6 – 22 h	L _{Aeq} 22 – 6 h	Nejistoty	Popis zdroje
	dB(A)			
Dykova 724	46,6	47	2	Železnice a kontejnery
Čertovská 1116	52,1	44,3	1,8	Provoz překladiště
Přístavní 1253	47,1	47,1	1,5	Provoz překladiště
Vliněves 33	52,4	49,7	1,8	Provoz překladiště

Záměr

Kontejnerový terminál

V současné době jsou pro překladištní činnost kontejnerového terminálu, provozovaného společností MAERSK MIT Mělník, využívány 2 kusé vlečkové koleje o užitné délce 560 m. Koleje jsou napojené na předávací kolejiště přístavu „Na kypě“, přípojnou železniční stanicí je železniční stanice Mělník, situovaná ve vzdálenosti cca 3,0 km na trati č. 072 Ústí nad Labem - Lysá nad Labem. Manipulaci s kontejnery zajišťuje 5 ks čelních kolových překladačů na dieselový pohon typu Kalmar DRF450-65S5. Podle údajů výrobce mají tyto stroje akustický výkon $L_{WAZ} = 112$ dB. Stávající předávací kolejiště (8 ks kolejí č. 101 – 109) je umístěno na území přístavu zvaném „Kypa“. Provoz terminálu je nepřetržitý – dvě 12ti hodinové směny 7 dní v týdnu. V denní době (6:00 – 22:00) pracuje všech 5 čelních nakladačů, v noci (22:00 – 6:00) pracují 2. V noci neprobíhá žádná manipulace s vlaky, jezdí pouze kamiony.

Ekologizace kontejnerového terminálu v přístavu Mělník spočívá na dvou základních koncepčních změnách dosavadního stavebně technického uspořádání i vlastního provozu terminálu. První zásadní změnou je změna překladištních prostředků, čelní kolové překladače na dieselový pohon budou nahrazeny dvěma portálovými kontejnerovými jeřáby na elektrický pohon pojezdějícími po pevné jeřábové dráze délky 625 m nad ucelenými kontejnerovými vlaky délky 600 m.

Druhou zásadní změnou je výstavba 4 nových souběžných překladištních elektrifikovaných kolejí užitné délky více než 600m, které umožní přímé překlady kontejnerů a výměnných nástavb v relaci železnice/železnice bez nutnosti mezioperací i překlady v relacích silnice(plocha)/ železnice a naopak. Náhrada 5 ks čelních kontejnerových překladačů elektrickými portálovými jeřáby umožní podstatnou redukci provozu čelních překladačů v denní době na pomocné manipulace a jejich úplnou odstávku v noční době. Zvýšení počtu překladištních kolejí umožní nejen lepší organizaci provozu terminálu se snížením počtu překladištních operací na zpracování kontejnerů, ale společně s připravenou výstavbou nového silničního napojení přístavu – terminálu na silnici I/16 i zvýšení celkového počtu přeložených kontejnerů a tím i převedení části zahraničních přeprav ze silniční na ekologičtější železniční dopravu.

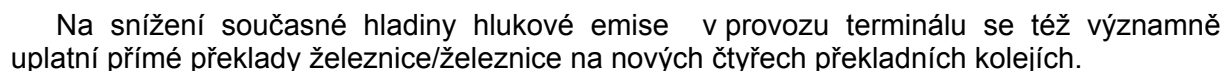
Železniční vlečka

Roční počet zpracovaných ucelených kontejnerových vlaků byl v období r. 2001 – 2006 6,91 vlaků za 24 hodin, v roce 2007 6,94 vlaků. Ve vazbě na povolené provozní rychlosti na vlečkových kolejích v celém území přístavu 20 – 25 km/hod je uvažována návrhová rychlost $v_n = 30$ km/hod.

Prodloužení užitných délek a zvýšení počtu překladištních vlečkových kolejí umožní zvýšit počet zpracovaných železničních vozů v ucelených kontejnerových vlacích (při zachování jejich celkového počtu) v terminálu Mělník z 19 na 21 vozů řady SGGS a zároveň i prodloužení délky ucelených vlaků z 560 na 600 m. Roční počet zpracovaných ucelených

Kamionová doprava

Obrázek č. 2: Strategická hluková mapa



Hygienické limity

§ 11

(4) Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A, s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ se rovná 50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 3 k tomuto nařízení. Pro vysoce impulsní hluk se přičte další korekce -12 dB. Obsahuje-li hluk tónové složky nebo má-li výrazně informační charakter, jako například řeč, přičte se další korekce -5 dB.

Tabulka č. 7: Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru Část A (dle přílohy č. 3 k nařízení vlády 148/2006 Sb.)

Druh chráněného prostoru	Korekce [dB]			
	1)	2)	3)	4)
Chráněné venkovní prostory staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lání	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lání	0	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+5	+10	+20

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají

Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních drahách, kde se použije korekce -5 dB.

Vysvětlivky:

1) Použije se pro hluk z veřejné produkce hudby, hluk z provozu služeb a dalších zdrojů hluku ⁶⁾, s výjimkou letišť, pozemních komunikací, nejde-li o účelové komunikace, a dále s výjimkou drah, nejde-li o železniční stanice zajišťující vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídky vlaků a opravy vozů.

2) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích, s výjimkou účelových komunikací, a drahách.

3) Použije se pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na drahách v ochranném pásmu dráhy.

4) Použije se v případě staré hlukové zátěže z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, kdy starou hlukovou zátěží se rozumí stav hlučnosti působený dopravou na pozemních komunikacích a drahách, který v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru vznikl do 31. prosince 2000. Tato korekce zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovky při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru a pro krátkodobé objízdné trasy.

⁶⁾ § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb.

Použitím uvedených korekcí jsou pro chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor stanoveny následující hygienické limity.

Tabulka č. 8: Stanovené hygienické limity pro venkovní chráněný prostor po použití korekcí

Zdroj hluku	Korekce	Hygienický limit den/noc
provoz kontejnerového terminálu	0 dB	50/40 dB
provoz vlečky	+5 dB pro území mimo ochranné pásmo dráhy ¹⁾	55/45 dB
provoz vlečky	+10 dB pro území v ochranném pásmu dráhy ¹⁾	60/50 dB

1) ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, 30 m od osy krajní koleje u tramvajových drah a **vleček**

Výpočty byly provedeny výpočetním programem Hluk +, v. 4.25. Nejistota výsledků je ± 2 dB.

Tabulka č. 9: Záměr – tabulka bodů výpočtů

Hluk+ pásma 4.25

Soubor: C:\HLUKPLUS\MAERSK_D.ZAD

Vytisknuto: 12.10.2008 11:48

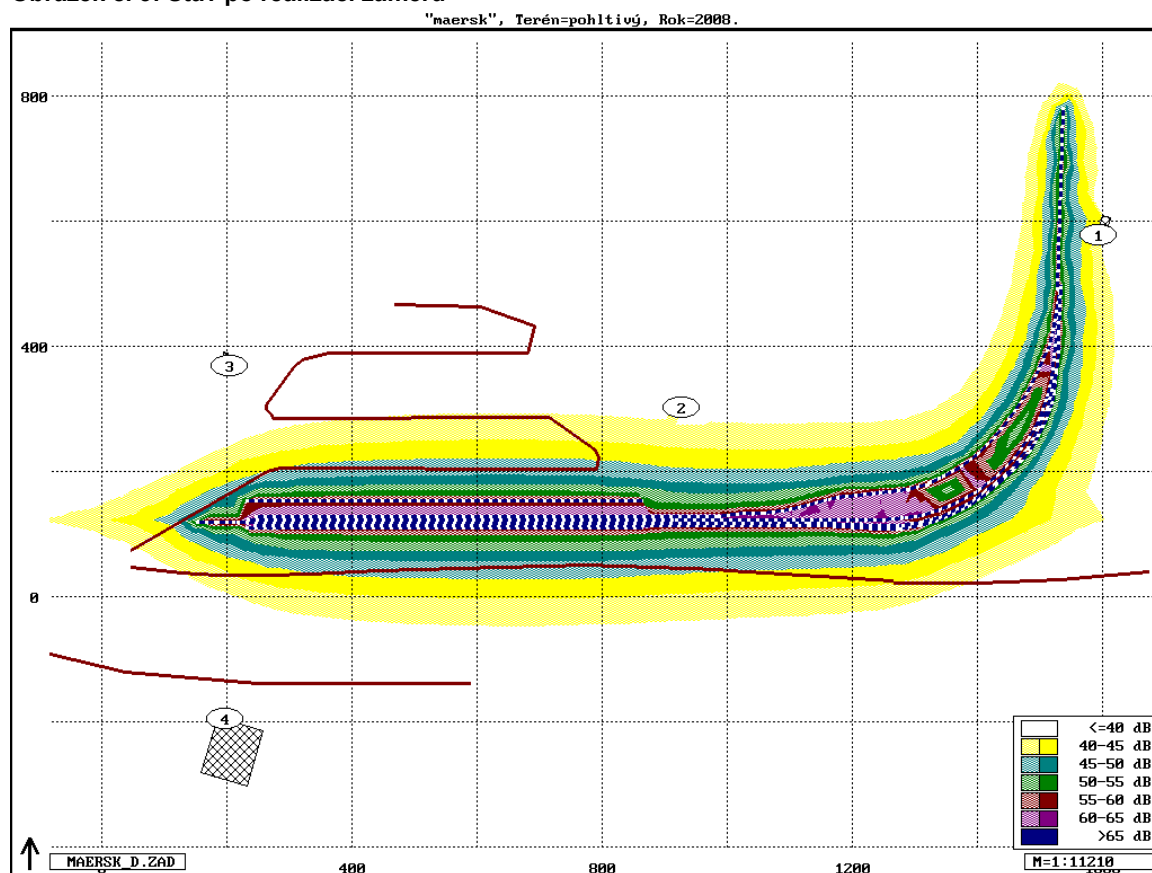
TABULKA BODŮ VÝPOČTU (DEN)							
Č.	Výška	Souřadnice		LAeq (dB)			Měření
				doprava	průmysl	celkem	
1.	3.0	1592.6	580.0	43,9		43,9	46.6
2.	3.0	925.9	304.3	41,7		41,7	52.1
3.	3.0	203.3	371.0	37,2		37,2	50.8
4.	3.0	196.1	-193.1	35,3		35,3	47.3

bod 1 Dykova 724
bod 2 Čertovská 1116
bod 3 Přístavní 1253
bod 4 Vliněves 33

Body výpočtu jsou umístěny přibližně do míst měření, která byla prováděna v letech 2004 a 2005. (Převzato z „Hodnocení zdravotního rizika hluku překladiště MAERSK intermodal Terminal v Mělníku na území Českých přístavů“, MUDr. Eva Rychlíková, Zdravotní ústav se sídlem v Kolíně, pobočka Praha, 2006.)

Do výpočtu nebyl zahrnut akustický výkon jeřábů. Výrobce jeřábů se zavázal, že jím dodaná zařízení nepřekročí hranici akustického výkonu 78 dB. Z jiných, rešeršních dokumentů – měření, vyplývá, že tyto typy jeřábů v běžném provozu nepřekračují hranici akustického výkonu 50dB. Příspěvek tohoto zařízení k celkové akustické situaci v území je z těchto důvodů v tomto kontextu zanedbatelný.

Obrázek č. 3: Stav po realizaci záměru



ZÁŘENÍ RADIOAKTIVNÍ, ELEKTROMAGNETICKÉ

V rámci realizace záměru nebudou provozovány ani nevzniknou umělé zdroje radioaktivního záření ani významnější zdroje záření elektromagnetického.

RIZIKA HAVÁRIÍ

Výstavba ani provoz záměru nepředstavuje významný rizikový faktor vzniku havárií nebo nestandardních stavů s nepříznivými environmentálními důsledky. Záměr bude řešen v souladu s platnými předpisy v oblasti požární ochrany. Záměr nespadá do režimu zákona č. 353/1999 Sb., o prevenci závažných havárií. Riziko nehod nepřevyší běžné akceptovatelné riziko.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

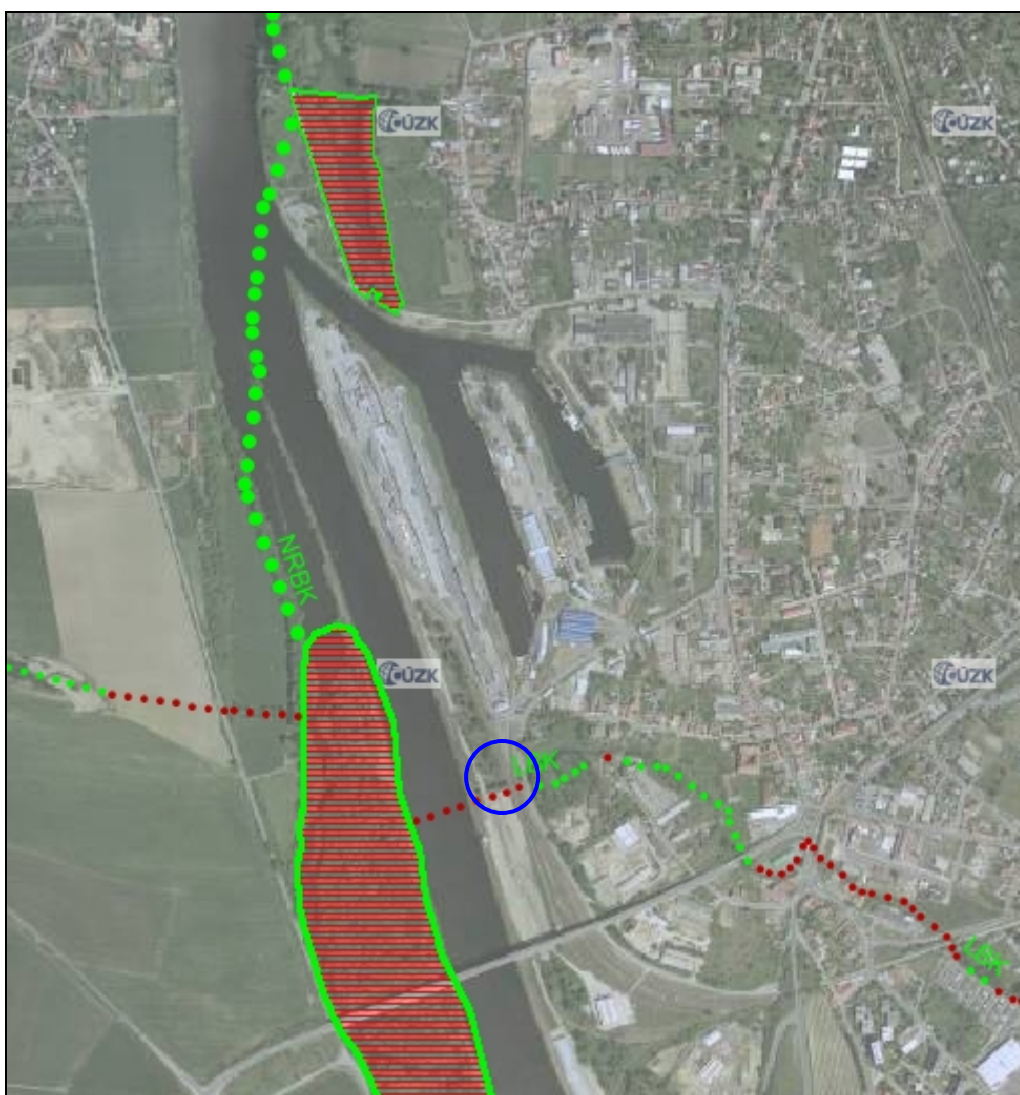
1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území

Územní systém ekologické stability krajiny

Nadregionální a regionální ÚSES

Záměr přímo nezasahuje do žádného prvku nadregionálního či regionálního ÚSES. Záměr leží v ochranném pásmu nadregionálního biokoridoru „Stříbrný roh-Polabský luh“ s vodními ekosystémy. Ve vzdálenosti asi 250 m západním směrem se nachází regionální biocentrum Hořín - RBC 1867; typy ekosystémů: VO (bylinná vodní a pobřežní vegetace, rákosiny, ostřicové mokřady), LO (mokřadní a pobřežní křoviny a lesy), MT (hydrofilní a mezofilní trávníky (louky, pastviny a slaniska), KU (lesní kulticenózy, akátiny).

Obrázek č. 4: ÚSES – na obrázku je modře označeno křížení (přemostění) záměru s LBK 66 Pšovka



Lokální ÚSES

Na území města Mělníka bylo vymezeno celkem 14 lokálních biocenter a 8 lokálních biokoridorů. Z biocenter lze deset označit za funkční, další čtyři jsou navržena.

Záměr přichází do střetu - kříží přemostěním - lokální biokoridor LBK 66 – Pšovka. Biokoridor je tvořen zbytky tzv. polabských černav a jasano-olšového luhu. Směrem k ústí se výrazně zhoršuje funkčnost biokoridoru, meandrující tok s relativně čistou vodou, břehovými porosty olší, vrb, jasanů a druhově bohatými vlhkými loukami je od Rousovic "zregulován", břehový doprovod je velmi sporný, za ním navazují plochy průmyslu, zahrádky, garáže či zdevastovaná území se skládkami. Původní meandrující tok připomínají skupinky i několik desítek metrů od současného koryta vzdálených olší. Při ústí do Labe, v zájmovém území je Pšovka městskou stokou. Pro minimalizaci vlivů na tento prvek ÚSES budou přijata účinná opatření (viz kapitola D.5).

Zvláště chráněná území, území přírodních parků

V zájmovém území ani jeho širším okolí se nenacházejí žádná zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Nejbližším zvláště chráněným územím je přírodní rezervace Úpor ve vzdálenosti cca 2 km jihovýchodním směrem.

Zájmové území není součástí žádného přírodního parku.

Natura 2000

Záměr nezasahuje do žádné lokality Natura 2000. V blízkosti záměru se nachází EVL CZ0213039 Labe – Liběchov. Jedná se o úsek Labe mezi Mělníkem a Liběchovem. Tok je obýván charakteristickou faunou cejnového pásma, výskyt hostitelských vodních mlžů umožňuje existenci populace hořavky duhové.

Krajina, významné krajinné prvky

Charakteristika krajiny

Polabský bioregion zabírá starou sídelní oblast, na vyšších terasách souvisle osídlenou již od neolitu. Lesy v současnosti pokrývají jen nevelkou část plochy, ve vlastní nivě mají převahu přirozené porosty nad lignikulturami (zejména topolu), na terasách však dominují kulturní bory. Porosty s přirozenou skladbou jsou pouze fragmentální. Na odlesněných plochách nyní převažují agrocenózy, louky jsou vzácností. V posledních dvou stoletích však niva díky člověku zcela změnila charakter – řeky byly zregulovány, slatiny odvodněny, většina luk rozorána a zanikla i řada tůň a mrtvých ramen.

Území kam je záměr lokalizován můžeme z hlediska krajinných typů ČR zařadit do kategorie 1UO. Z hlediska typu krajiny dle využití území se záměr nachází v plně urbanizované krajině, z hlediska typu sídelních krajín je záměr zařazen do kategorie: staré sídelní typy Hercynica a z hlediska typu krajín podle reliéfu spadá uvažovaný záměr do krajiny bez vymezeného reliéfu.

Zároveň je zde možné identifikovat krajinný typ A – krajina silně pozměněná civilizačními zásahy (plně antropogenizovaná), dominantní až výlučný výskyt sídelních a industriálních nebo agroindustriálních prvků.

Významné krajinné prvky

Podle zákona č. 114/1992 Sb. jsou významnými krajinnými prvky (VKP) lesy, vodní plochy, vodoteče a jejich nivy.

V zájmovém území se nachází vodní tok Pšovky, který záměr kříží – přemostňuje. Popis VKP viz Lokální ÚSES. Pro minimalizaci vlivů na VKP budou přijata účinná opatření (viz kapitola D.5).

Území historického, kulturního nebo archeologického významu

V místě záměru ani v nejbližším okolí se nenacházejí žádné objekty vedené jako nemovité kulturní památky, národní kulturní památky, kulturní památky, památkové soubory.

Řešené území se nachází mimo prostor městské památkové zóny města Mělník.

Zájmové území není předmětem archeologického zájmu a ani se vzhledem k jeho charakteru nepředpokládá, že by se zde archeologické památky vyskytovaly.

Pokud by však, proti všem předpokladům, došlo při stavebních pracích k náhodnému odkrytí archeologických památek, je stavebník povinen postupovat podle ustanovení zákona o státní památkové péči (zákon č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů), nahlásit nález příslušnému archeologickému pracovišti a umožnit záchranný archeologický výzkum.

Území hustě zalidněná

Město Mělník má cca 20 tis. obyvatel, což představuje hustotu 772 obyv./km².

Území, do něhož je záměr lokalizován, se nachází mimo hustě zastavěné území.

Staré zátěže

V zájmovém území se nenacházejí žádné staré ekologická zátěž (SEZ).

Nejbližší lokalita se SEZ se nachází cca 400 m severozápadně od zájmového území. Jedná se o objekty v rámci areálu ČSAD – AB s.r.o. Mělník (číslo lokality: 9281001; kvalitativní riziko: 4-nízké; kvantitativní riziko: 3-lokální).

2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území které budou pravděpodobně významně ovlivněny

Záměrem nebude žádná ze složek životního prostředí ovlivněna významně.

OVZDUŠÍ

Klimatické charakteristiky

Zájmové území se nachází v klimatické oblasti T2 (Quitt a kol. 1971). pro kterou je charakteristické teplé a suché léto, poměrně krátký přechod z mírně teplého jara do léta a z léta do teplého až mírně teplého podzimu. Zima je obvykle suchá, krátká, s velmi krátkým obdobím trvání souvislé sněhové pokrývky.

Podrobněji je klimatická oblast popsána následujícími klimatickými charakteristikami:

Počet letních dnů	50-60
Počet dnů s průměr. tepl. 10 °C a více	160-170
Počet mrazových dnů	100 -110
Počet ledových dnů	30-40
Průměrná teplota v lednu [°C]	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci [°C]	18-19
Průměrná teplota v dubnu [°C]	8-9
Průměrná teplota v říjnu [°C]	7-9
Průměrný počet dnů se srážkami 1mm a více	90-100
Srážkový úhrn ve vegetačním období [mm]	350-400
Srážkový úhrn v zimním období [mm]	200-300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40-50
Počet dnů zamračených	120-140
Počet dnů jasných	40-50

Kvalita ovzduší

V zájmovém území je menší intenzitou větrného proudění a větší vlhkostí vzduchu podmiňována větší četnost výskytu inverzí zejména v zimním období.

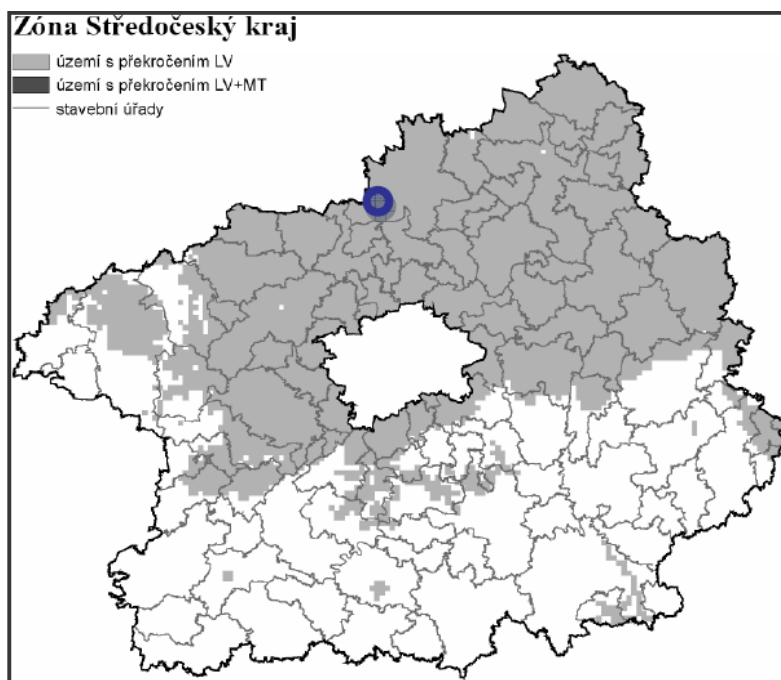
Údaje o emisní situaci jsou obsaženy v Registru zdrojů znečištění ovzduší (REZZO). Dle REZZO 1 (velké zdroje nad 5 MW celkového instalovaného výkonu) ovlivňuje významnou měrou řešené území především Elektrárna Mělník, dále pak např. SEPAP Štětí (navíc i organické sloučeniny a zápach), Spolana Neratovice, popř. dálkové přenosy znečištění ze vzdálenějších zdrojů ze severních Čech. Situace ve znečišťování ovzduší pevnými emisemi se v posledních letech v Elektrárně Mělník výrazně zlepšila, filtry na pevné emise jsou dnes na světové úrovni. Přímo v území Mělníka se vyskytuje v současné době pouze jeden zdroj zařazený do REZZO 1: Cukrovar Mělník.

Ze středních zdrojů (REZZO 2) patří k nejvýznamnějším znečišťovatelům ve městě řada podniků a větších objektů.

Imisní situaci města podstatnou měrou ovlivňují lokální (malé) zdroje emisí (REZZO 3). Městský úřad eviduje tyto malé zdroje a určuje výši poplatků za znečištění ovzduší jednotlivým podnikatelským subjektům. Evidence lokálních topenišť neexistuje. Nejhorší je z hlediska znečištění ovzduší situace v městských částech Rousovice, Pšovka, Mlázice, Chloumek, Vehlovice.

Na následujícím obrázku je uvedeno vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO) na základě údajů o znečištění ovzduší za rok 2006. Pro lokalitu záměru jsou překročeny limitní hodnoty PM₁₀, stejně jako pro území velké části Středočeského kraje. Limitní hodnoty a benzo(a)pyrenu (B(a)P) překročeny nebyly.

Obrázek č. 5: Vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (modře označeno umístění záměru)



VODA

Zájmové území spadá do povodí Labe (hydrologické pořadí s číslem 1-05-04-066), a rovněž říčky Pšovky (s číslem hydrologického pořadí 1-12-03-016), kterou záměr kříží, přemostňuje. Jedná se o vodní tok I., resp. II. řádu.

Labe (německy Elbe) je jednou z největších řek a vodních cest Evropy. Pramení v Krkonoších na severu Čech, protéká Německem a ústí do Severního moře. Je 1154 km dlouhá (v Česku 358,3 km). Povodí má rozlohu 144 055 km² (v Česku 51 394 km²). Na svém soutoku s Vltavou má nižší průtok a je od svého pramene kratší, ale přesto se nepovažuje za její přítok.

Pšovka je potok v severní části středních Čech, pravý přítok Labe. Je dlouhý 33,6 km. Plocha povodí měří 158,1 km². Potok pramení v nadmořské výšce 308 m na území obce Blatce (ještě v českolipském okrese) pod hradem Houska a svým tokem, směřujícím od severu k jihu, vytváří v pískovcových horninách Kokořinský důl, hlavní osu východní části CHKO Kokořínsko. Po jeho opuštění se u Mělnické Vrutice stáčí k západu a protéká městem Mělník, v jehož místní části Pšovka v nadmořské výšce 156 m ústí do Labe. Průměrný průtok u ústí 0,86 m³/s.

PŮDA

Záměr je navržen na pozemku, který není součástí zemědělského půdního fondu. Záměrem nejsou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa.

GEOMORFOLOGIE

Z geomorfologického hlediska je zájmové území součástí geomorfologického okrsku Lužecká kotlina VIB-3C-a.

Lužecká kotlina je erozně denudační sníženina v širší oblasti soutoku Vltavy s Labem, tvořená spodnoturonskými slínovci a jílovci, střednoturonskými písčitými slínovci, méně cenomanskými pískovci a karbonskými sedimentárními horninami, většinou s pokryvem kvartérních říčních sedimentů (různé stupně teras).

BIOGEOGRAFICKÉ ČLENĚNÍ, FAUNA A FLÓRA

Krajina bioregionu 1.7. Polabského, ve kterém se nachází lokalita posuzovaného záměru, je vodohospodářskými úpravami a hospodářskou činností silně pozměněná, s náhradními společenstvy kulturní stepi a mozaikou druhotných lesních stanovišť menšího rozsahu. Odpovídající fauna hercynského rozsahu je silně ochuzená, se západními vlivy (ježek západní, ropucha krátkonohá), s ojedinělými zástupci xerothermní fauny (ještěrka zelená). Významným fenoménem je niva Labe, s torzy svérázné fauny na polabských pískách (vřetenuška pozdní, keřnatka vrásčitá), se zbytky lužních lesů (moudivláček lužní, cvrčilka říční), mokřadů a luk s periodickými tůňemi (koryši, měkkýši jantarka obecná, keřovka plavá aj., ptáci vodouš rudonohý, cvrčilka slavíková aj.). Labe a jeho větší přítoky náleží do cejnového pásma, v Labi je však biota decimována znečištěním.

Zájmové území je prakticky bez vegetace.

SITUOVÁNÍ STAVBY VE VZTAHU K ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

Uvažovaný záměr je lokalizován na plochách existujícího areálu přístavu a vlečky a je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, viz Příloha H tohoto oznámení.

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

VLIVY NA OBYVATELSTVO, VČETNĚ SOCIÁLNĚ EKONOMICKÝCH VLIVŮ

Záměr je lokalizován do jihozápadní části města Mělník do nezastavěné části obce. Lze předpokládat, že realizace záměru bude mít na obyvatelstvo pozitivní vliv vzhledem ke snížení znečišťování ovzduší a zlepšení akustické situace v území – viz níže.

Železniční doprava je nedílnou součástí kombinované dopravy a přepravuje kontejnery nebo výměnné nástavby na rozhodující délce přepravní vzdálenosti mezi ČR a námořními přístavy. Využívání pravidelných ucelených kontejnerových vlaků snižuje podíl automobilové dopravy a tím i spotřebu pohonných hmot, exhalací do ovzduší, hlukovou zátěž okolí pozemních komunikací, rizika nehod atd. a tím přispívá ke snižování celkové zátěže životního prostředí a veřejného zdraví nákladní dopravou.

Prodloužení užitečných délek a zvýšení počtu překladních vlečkových kolejí umožní zvýšit počet zpracovaných železničních vozů v ucelených kontejnerových vlacích (při zachování jejich celkového počtu). Tím se zvýší kapacita kombinované dopravy železnice/silnice u zahraničních přeprav na úkor přímé silniční nákladní dopravy.

Převedení části výkonů nákladní dopravy ze silnice na železnici má pozitivní vliv na nehodovost silniční nákladní dopravy. Snížením počtu nehod se snižují rizika vyplývající z nehod nákladních automobilů (požáry vozidel, znečištění prostředí ropnými látkami ...), poškození převáženého zboží, ale především rizika zranění nebo usmrcení osob při nehodě. Důležitým efektem je i zvýšení bezpečnosti obyvatel na průjezdních úsecích silničních komunikací obcemi se soustředěnou nákladní dopravou.

Realizace záměru ekologizace kontejnerového terminálu nemá žádný vliv na zaměstnanost ve vazbě na provozování kontejnerového terminálu. Počet zaměstnanců ani jejich skladba se nijak nezmění a tím ani nedojde ke změně principu rovnosti mezi muži a ženami.

Záměr je podmínkou provozovatele terminálu MAERSK M.I.T. Mělník pro další rozvoj jeho činnosti. Provozní přínosy z hlediska koncepčního a střednědobého výhledu jsou však i podmínkou pro zachování provozu kontejnerového terminálu v prostoru přístavu Mělník. Setrvání MAERSK v Mělníku garantuje zaměstnanost pro cca 100 pracovníků, kteří se přímo i nepřímo podílejí na nepřetržitém provozu kontejnerového terminálu.

Výstavba a rozvoj kontejnerového terminálu vytvářejí podmínky pro jeho výhledovou přeměnu v jádro veřejného logistického centra pro spádovou oblast Středočeského kraje a Prahy.

Vliv záměru je v tomto kontextu hodnocen jako **příznivý**.

VLIVY NA OVZDUŠÍ

Definice současného stavu vychází z dokumentace „Hodnocení zdravotního rizika překladiště MAERSK Intermodal Terminal v Mělníku na území Českých přístavů – hodnocení zdravotního rizika chemických látek v ovzduší“, která byla v roce 2006 zpracována MUDr. Evou Rychlíkovou, Zdravotní ústav se sídlem v Kolíně, pobočka Praha.

Toto hodnocení vycházelo mimo jiné z rozptylové studie „Znečišťující látky z dopravy související s provozem překladiště MAERSK v Mělníku“ zpracované v roce 2006 Mgr. L.

Janatovou, ČHMÚ a z Generální rozptylové studie pro území Středočeského kraje – Závěrečná zpráva, Enviros s.r.o. 2005.

V rámci hodnocení byl vysloven následující závěr: Znečištění ovzduší NO₂, polétavým prachem, benzenem a benzo-a-pyrenem v souvislosti s aktivitami v areálu překladiště není významné a promítá se pouze nepatrně do celkového znečištění území.

V rámci záměru dojde ke snížení v současnosti produkovaných emisí

Určité zhoršení imisní situace v území může představovat fáze výstavby záměru. Pro eliminaci těchto vlivů jsou navržena účinná opatření – viz kapitola D.5.

Záměr nevyvolá změnu mikroklimatu.

Vlivy na ovzduší jsou celkově hodnoceny jako **nevýznamné**, po ukončení stavebních prací v rámci záměru jako **příznivý**.

VLIVY NA AKUSTICKOU SITUACI

Realizací záměru – nahrazením pěti dieselových nakladačů dvěma elektrickými jeřáby a elektrifikací vlečky dojde k výraznému snížení hlukové zátěže v okolí terminálu.

Vliv záměru je hodnocen jako **příznivý**.

VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

Záměr nezpůsobí ovlivnění povrchových ani podzemních vod.

Záměr nebude mít vliv na vydatnost zdrojů a nevyvolá změny hladiny podzemních vod.

Etapa výstavby při respektování dobrého stavu techniky používané při výstavbě nepředstavuje významnější riziko ohrožení kvality vod. V době provozu bude nakládání s vodami řešeno opatřeními, která jsou předmětem řešení projektu.

Vlivy na povrchové a podzemní vody jsou hodnoceny jako **nevýznamné**.

VLIVY NA PŮDU, GEOLOGICKÉ A ÚZEMNÍ PODMÍNKY

Realizace záměru nebude znamenat zábor ZPF či PUPFL.

Horninové prostředí a nerostné zdroje nebudou záměrem dotčeny.

V rámci realizace záměru nebude změněno funkční využití území.

Záměr nebude mít vliv na budovy a kulturní památky. Vliv na geologické a paleontologické památky v souvislosti s realizací záměru se nepředpokládá.

Zájmové území není v současné době využíváno k rekreačním účelům. Záměr nebude mít vliv na rekreační využití území.

Vliv záměru na půdu, geologické a územní podmínky je **nevýznamný**.

VLIVY NA FAUNU, FLÓRU, EKOSYSTÉMY, KRAJINU A KRAJINNÝ RÁZ

Záměr je lokalizován do území, ve kterém nebyl výskyt vzácných a chráněných druhů rostlin a živočichů identifikován a ani se nepředpokládá. Vliv záměru je v tomto ohledu nulový.

Realizace záměru bude znamenat omezený zásah do prvků ÚSES a VKP – Pšovka – LBK 66 a VKP ze zákona. Tento zásah bude spočívat v rozšíření stávajícího železničního mostu přes Pšovku o rozpětí 11,0 m, který se rozšíří o 10,0 m směrem k Labi pro převedení nových vlečkových kolejí. Tok Pšovky v zájmovém území postrádá přírodní charakter a má charakter městské stoky. K minimalizaci zásahu do ÚSES a VKP budou definována účinná opatření – viz kapitola D.5.

Na konstrukci opěry mostu přímo naváže opěrná zeď, která bude pokračovat v délce 72,0 m v souběhu s vlečkovou kolejí č. 501 do místa zapojení do stávajícího tělesa kolejové spojky „B“. Výška zdi je proměnná od 3,5 m do 1,0 m. Opěrná zeď minimalizuje zábor ploch pro stavbu a umožní zachovat stávající topoly černé. Záměr tak nevyvolá likvidaci lesních porostů, stromů a porostů rostoucích mimo les ani nezpůsobí jejich poškození.

Záměr nebude mít vliv na EVL a ptačí oblasti. Viz stanovisko Krajského úřadu Středočeského kraje v Příloze H.

Záměr je lokalizován do území průmyslového charakteru. Navrhovaná stavba není v bezprostředním vizuálním kontaktu s esteticky méně narušenými lokalitami a žádným způsobem se nepromítá do působivějších krajinných scenérií. Vzhledem ke svému charakteru a umístění záměr nebude mít vliv na krajinu a krajinný ráz.

Celkově je vliv na faunu, flóru, ekosystémy, krajinu a krajinný ráz hodnocen jako **nevýznamný**.

SOUHRN - VYHODNOCENÍ CELKOVÉ VÝZNAMNOSTI VLIVŮ

V rámci hodnocení vlivu záměru na obyvatelstvo a životní prostředí nebyly identifikovány žádné významně nepříznivé či nepříznivé vlivy.

3. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Vzhledem k pozici vůči obytné zástavbě města Mělník je riziko ohrožení obyvatelstva nízké a to i v případě mimořádné události. Za běžných okolností lze riziko ohrožení zdraví obyvatel (včetně zaměstnanců) označit za velmi nízké.

4. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahující státní hranice

Nepříznivé vlivy přesahující státní hranice se v důsledku záměru nepředpokládají.

5. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů

Za běžného provozu nebude záměr vyvolávat žádné významné nepříznivé vlivy, které by bylo nutné eliminovat či kompenzovat. Prevence nebo vyloučení potenciálních nepříznivých vlivů bude vyplývat zejména z dodržování platných zákonných předpisů, norem, podnikových předpisů a schválených provozních a havarijních řádů.

Přesto je možné identifikovat dílčí opatření, která mohou zlepšit celkové působení areálu na životní prostředí a veřejné zdraví.

Fáze přípravy

- Zpracovat plán organizace výstavby tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování okolí stavby hlukem a emisemi
- Zařízení staveniště vybavit tak, aby jeho provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí.

Fáze výstavby

- V průběhu stavby bude zabráněno úniku ropných látek z používaných vozidel a stavebních mechanismů.
- Významný krajinný prvek a zároveň prvek ÚSES Pšovka bude chráněn proti poškození jak při výstavbě, tak při vlastním provozu záměru. Při ochraně bude postupováno podle závazného stanoviska příslušného orgánu ochrany přírody.

- V případě, že by byly zásahem do terénu odkryty archeologické památky (není to pravděpodobné) bude ve smyslu ustanovení zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči informována příslušná organizace a zajištěn záchranný archeologický průzkum.
- V suchých dnech bude povrch staveniště skrácen vodou.
- Bude zajištěna očista komunikace v prostoru výjezdu ze staveniště.
- Odstavné plochy stavebních mechanismů a nákladních vozidel budou vybaveny prostředky pro odstranění případné havárie.
- Na staveništi bude k dispozici vhodná havarijní souprava.
- Pohonné hmoty, oleje a mazadla budou skladovány pouze na zabezpečených plochách.
- Při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy z důvodu závady či nehody bude provedena prohlídka jejich stavu a podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních náplní.
- V případě havarijního úniku nebezpečných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odtěžena a odvezena mimo staveniště.
- Obsluhy vozidel a stavebních mechanismů budou průběžně kontrolovat technický stav těchto strojů a zjištěné závady ihned odstraňovat.
- Na staveništi nebudou prováděny výplachy betonmixů a čerpadel betonové směsi.
- Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb.
- Sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech takovým způsobem, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku.
- Dodavatel stavby specifikuje prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a ostatních látek škodlivých vodám včetně průběžně skladovaných množství; tyto odpady budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s příslušnými vodohospodářskými předpisy a předpisy odpadového hospodářství.
- Ke kolaudaci stavby bude předložena specifikace druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložen způsob jejich využívání, odstraňování.

Fáze provozu

- Bude prováděna pravidelná údržba odlučovačů ropných látek.
- Bude prováděno pravidelné měření kvality vody na odtoku z odlučovače ropných látek
- Po realizaci záměru bude provedeno kontrolní měření hluku.
- S odpady bude nakládáno v souladu s platnou legislativou v oblasti odpadového hospodářství.
- Odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií na vymezených sběrných místech v areálu a v příslušných shromažďovacích prostředcích (kontejnery, speciální sběrné nádoby atp.).

6. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

Nedostatky ve znalostech a neurčitosti, které by mohly mít vliv na celkové hodnocení záměru z hlediska jeho dopadu na životní prostředí, se při specifikaci jednotlivých vlivů nevyskytly.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Záměr je řešen jako invariantní.

F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

1. Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

Seznam samostatných příloh:

Příloha č. 1 Ekologizace kontejnerového terminálu v přístavu Mělník – zakres stavby do katastrální mapy

Příloha č. 2 Úpravy a rozšíření vlečkových kolejí na kypě v přístavu Mělník – zakres stavby do katastrální mapy

2. Další podstatné informace oznamovatele

Další podstatné informace nejsou uváděny.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Obsahem záměru, lokalizovaného do přístavu Mělník je ekologizace kontejnerového terminálu a úpravy vlečkových kolejí.

Záměr je v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. V aktuálním znění zařazen do kategorie II., 9.2. Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních tratí; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť – sloupec B.

Záměr je projektován v následujícím rozsahu:

Ekologizace kontejnerového terminálu:

- **Změna překladních prostředků:**

Čelní kolové překladače na dieselový pohon budou nahrazeny dvěma portálovými kontejnerovými jeřáby na elektrický pohon pojezdějíci po pevné jeřábové dráze délky 625 m nad ucelenými kontejnerovými vlaky délky 600 m.

- **Výstavba 4 nových souběžných překladních kolejí**

Užitečné délky kolejí:

Vlečková kolej č. 401 - 640 m

Vlečková kolej č. 402 - 655 m

Vlečková kolej č. 403 - 700 m

Vlečková kolej č. 404 - 715 m

Úpravy vlečkových kolejí:

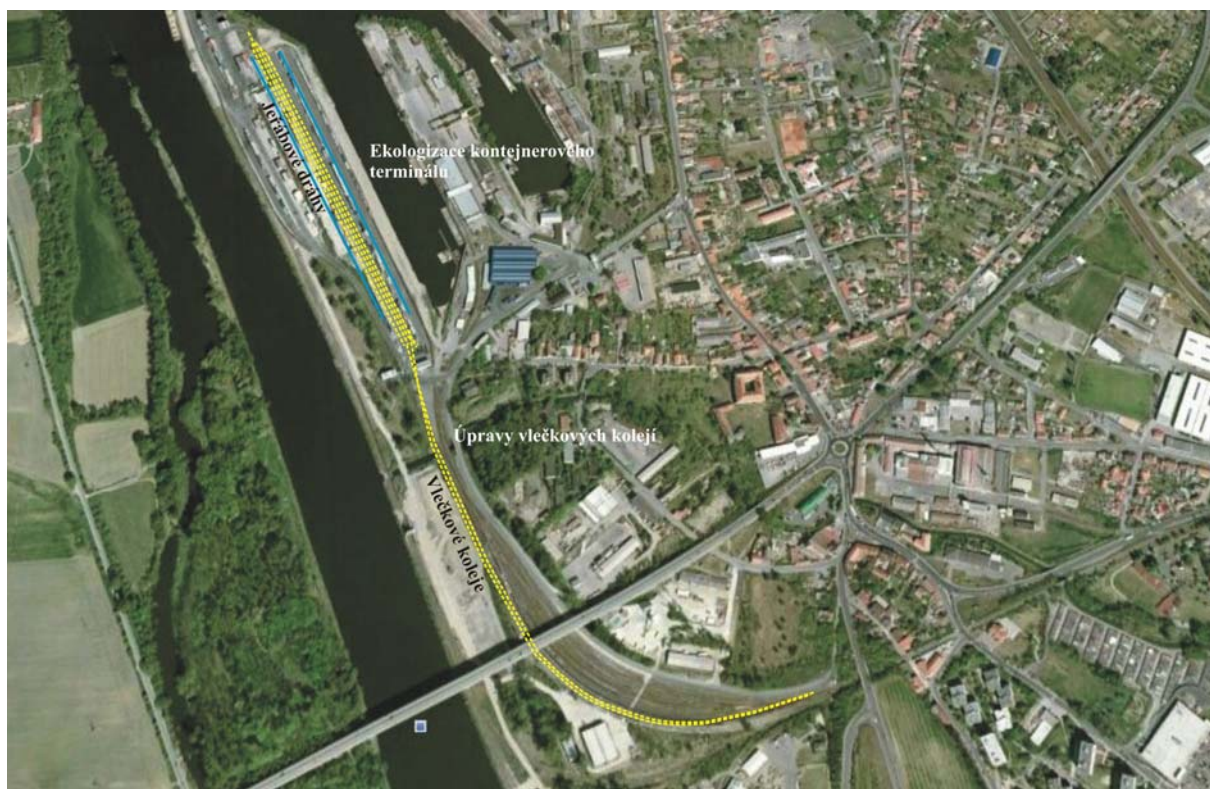
- **Výstavba 2 nových vlečkových kolejí užitečné délky:**

Vlečková kolej č. 501 - 616 m

Vlečková kolej č. 502 - 610 m

Jak již bylo výše uvedeno, záměr je umístěn do přístavu Mělník. Přístav Mělník se nachází na pravém břehu řeky Labe od ř.km 0,7 do 3,0 s vjezdem do přístavních bazénů. Na nejnižší položených pozemcích, situovaných v uvedeném rozmezí říčních kilometrů a ohraničených řekou Labe a inundační hrází jsou umístěny skladové objekty, komunikace, železniční vlečka, jeřábová dráha, manipulační plochy pro skladování zboží a kontejnerů. Ostatní výše položené pozemky jsou situovány na úrovni hladiny Q100. Přístav Mělník má statut veřejného přístavu s celoroční, časově neomezenou provozní dobou. Plní též funkci ochrannou pro obchodní a osobní lodě. Je hlavně určen pro překlad zboží mezi vodní, silniční a železniční dopravou. Rovněž slouží pro stání plavidel.

Mezinárodní logistické centrum Mělník je důležitá křižovatka mezi různými druhy dopravy. Má vlastní říční přístav na soutoku řek Labe a Vltavy. Má vlastní tarifní železniční bod, včetně rozsáhlé železniční a vlečkové sítě a je napojeno na pražský silniční okruh dálnice D8 Praha Drážďany s velice dobrou přístupovou cestou, takže je zároveň ideální místo pro překlad těžkých a nadrozměrných kusů a investičních celků a to jak vzhledem ke své geografické poloze, tak vzhledem ke svému vybavení a možnostem.



Realizace stavby bude zahájena vydáním stavebního povolení. Následující časové termíny jsou tedy pouze orientační a vycházejí z odhadu oznamovatele záměru.

Termín zahájení výstavby:	04/2010
Doba výstavby:	17 měsíců
Termín dokončení výstavby:	08/2011
Uvedení stavby do provozu:	09/2011

Cílem projektu je dosáhnout zatraktivnění alternativní dopravy zvýšením počtu železničních vozů v ucelených kontejnerových vlacích a tím zvýšení přepravy kontejnerů po železnici na úkor dopravy automobilové. Železniční doprava je k životnímu prostředí šetrnější než doprava silniční automobilová.

Dalším pozitivním vkladem projektu pro životní prostředí je výstavba dvou nových elektrifikovaných kolejí. V současné době musí být v žst. prováděna výměna lokomotiv ucelených vlaků (elektrické za dieselovou a naopak), protože spojovací kolej do přístavu ani předávací kolejiště nejsou elektrifikovány.

Významným z hlediska životního prostředí je též záměr elektrifikace provozu kontejnerového terminálu spočívající v nahrazení pěti dieselových kolových nakladačů dvěma elektrickými portálovými jeřáby.

V rámci posouzení záměru nebyly identifikovány žádné nepříznivé či významně nepříznivé vlivy.

Naopak byly identifikovány následující vlivy příznivé z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví:

- Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů
- Vlivy na akustickou situaci - Realizací záměru dojde k výraznému snížení hlukové zátěže v okolí terminálu.

Za běžného provozu nebude záměr vyvolávat žádné významné nepříznivé vlivy, které by bylo nutné eliminovat či kompenzovat. Prevence nebo vyloučení potenciálních nepříznivých vlivů bude vyplývat zejména z dodržování platných zákonných předpisů, norem, podnikových předpisů a schválených provozních a havarijních řádů.

Přesto je možné identifikovat dílčí opatření, která mohou zlepšit celkové působení areálu na životní prostředí a veřejné zdraví.

Fáze přípravy

- Zpracovat plán organizace výstavby tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování okolí stavby hlukem a emisemi
- Zařízení staveniště vybavit tak, aby jeho provoz odpovídal platným předpisům v oblasti životního prostředí.

Fáze výstavby

- V průběhu stavby bude zabráněno úniku ropných látek z používaných vozidel a stavebních mechanismů.
- Významný krajinný prvek a zároveň prvek ÚSES Pšovka bude chráněn proti poškození jak při výstavbě, tak při vlastním provozu záměru. Při ochraně bude postupováno podle závazného stanoviska příslušného orgánu ochrany přírody.
- V případě, že by byly zásahem do terénu odkryty archeologické památky (není to pravděpodobné) bude ve smyslu ustanovení zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči informována příslušná organizace a zajištěn záchranný archeologický průzkum.
- V suchých dnech bude povrch staveniště skrácen vodou.
- Bude zajištěna očista komunikace v prostoru výjezdu ze staveniště.
- Odstavné plochy stavebních mechanismů a nákladních vozidel budou vybaveny prostředky pro odstranění případné havárie.
- Na staveništi bude k dispozici vhodná havarijní souprava.
- Pohonné hmoty, oleje a mazadla budou skladovány pouze na zabezpečených plochách.
- Při odstavení mechanismů mimo vyhrazené plochy z důvodu závady či nehody bude provedena prohlídka jejich stavu a podložení pohonných a hydraulických jednotek záchytnými vanami schopnými pojmout celý zásobní objem provozních náplní.
- V případě havarijního úniku nebezpečných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odtěžena a odvezena mimo staveniště.
- Obsluhy vozidel a stavebních mechanismů budou průběžně kontrolovat technický stav těchto strojů a zjištěné závady ihned odstraňovat.
- Na staveništi nebudou prováděny výplachy betonmixů a čerpadel betonové směsi.
- Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb.
- Sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech takovým způsobem, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku.
- Dodavatel stavby specifikuje prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a ostatních látek škodlivých vodám včetně průběžně skladovaných množství; tyto

odpady budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s příslušnými vodohospodářskými předpisy a předpisy odpadového hospodářství.

- Ke kolaudaci stavby bude předložena specifikace druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložen způsob jejich využívání, odstraňování.

Fáze provozu

- Bude prováděna pravidelná údržba odlučovačů ropných látek.
- Bude prováděno pravidelné měření kvality vody na odtoku z odlučovače ropných látek
- Po realizaci záměru bude provedeno kontrolní měření hluku.
- S odpady bude nakládáno v souladu s platnou legislativou v oblasti odpadového hospodářství.
- Odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií na vymezených sběrných místech v areálu a v příslušných shromažďovacích prostředcích (kontejnery, speciální sběrné nádoby atp.).

Záměr ekologizace kontejnerového terminálu a úpravy vlečkových kolejí v přístavu Mělník nemá, s ohledem na stávající provozovaný terminál a jeho územně technické podmínky, variantní řešení. Důvodem je jednoznačné předurčení stavebně technického řešení stávajícím uspořádáním terminálu i navazujícího předávacího kolejiště, na které musí navrhovaná stavba nezbytně přímo navazovat.

Předkládaný záměr je technicky proveditelný a prostorově zajištěný.

H. PŘÍLOHY

Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska souladu se schválenou územně plánovací dokumentací.

MĚSTSKÝ ÚŘAD MĚLNÍK
odbor výstavby a rozvoje
nám. Míru 1, PSČ 276 50 Mělník

České přístavy, a.s.
Jankovcova 6
170 00 Praha

Váš dopis ze dne : 3.11.2008
Vaše značka :
Naše značka : Výst. 4511/08/Tě
Vyřizuje: Ing. Těšínská
Tel.: 315635356
e-mail: h.tesinska@melnik.cz

Mělník, dne 10.11.2008

Věc: Stanovisko k záměru „Přístav – Mělník – Ekologizace kontejnerového terminálu a úpravy vlečkových kolejí“ z hlediska územního plánu

Odbor výstavby a rozvoje MÚ Mělník obdržel dne 3.11.2008 Vaši žádost ve výše uvedené záležitosti, ke které sdělujeme:

Dle schváleného ÚPN SÚ města Mělníka je navrhovaný záměr umisťován do funkční plochy „smíšené neobytné území“. Záměr je umístěn uvnitř stávající přístavu Mělník v zastavěném území.

Úprava vlečkových kolejí:

Záměr obsahuje výstavbu dvou elektrifikovaných předávacích kolejí s užitnými délkami většími než 600 m a související úpravy zhlaví umožňující prodloužení stávajících kolejí č. 103 – č. 109.

Dotčené pozemky – 2717/1, 2329/1, 2354/1, 2510, 2511/1, 2354/2 v k.ú. Mělník.

Ekologizace kontejnerového terminálu:

Záměrem je výstavba 4 souběžných překladních kolejí užitečné délky větší než 600 m, které umožní přímé překlady kontejnerů v relaci železnice/železnice bez mezioperací a související úpravy a rozšíření manipulačních a skladových ploch, výstavba jeřábové dráhy pro kontejnerové jeřáby na elektrický pohon a minimalizace provozu kolových překladačů na dieselový pohon.

Dotčené pozemky – 2508/11, 2508/2, 2508/3, 2509, 2510, 2511/1, 2511/2, 2511/3, 2511/5, 2511/9, 2511/11, 2513, 2517/1 v k.ú. Mělník

Toto stanovisko se vydává pro potřeby oznámení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

S pozdravem

Městský úřad Mělník
odbor výstavby a rozvoje
- 2 -

Pavel Průcha
vedoucí odboru výstavby a rozvoje

Obdrží :
účastníci (dodejky)
České přístavy a.s., Celní 1144, 276 01 Mělník 1

Stanovisko k záměru z hlediska jeho vlivu na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

V Praze dne: 13.4.2006

Číslo jednací: 5379/2006/OŽP-48859/06-Rj

Vyřizuje: Ing. Květoslava Rejlová /linka 656

České přístavy, a.s.

Jankovcova 6

170 00 Praha 7

Věc: Stanovisko orgánu ochrany přírody k hodnocení důsledků koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Krajský úřad Středočeského kraje, jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 3, písm. w) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů obdržel dne 10.4.2006 Vaši žádost o stanovisko k vlivu záměru „Rozšíření terminálu kombinované dopravy v přístavu Mělník“ na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

V souladu s ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., vám sdělujeme, že lze vyloučit významný vliv předloženého projektu samostatně i ve spojení s jinými projekty na evropsky významné lokality a ptačí oblasti stanovené příslušnými vládními nařízeními.

KRAJSKÝ ÚŘAD
STŘEDOČESKÉHO KRAJE
Odbor životního prostředí a zemědělství
150 21 Praha 5, Zborovská 11

RNDr. Jaroslav Obermajer
vedoucí odboru životního prostředí
a zemědělství

v.z. Ing. Zdeňka Šimové
vedoucí oddělení
ochrany přírody a krajiny

Datum zpracování oznámení: k 15. 10. 2008

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele oznámení:

Ing. Jan Dřevíkovský (osvědčení odborné způsobilosti čj. 2556/381/OPV/93)

Městské sady 666

284 01 Kutná Hora

tel: +420 322 320 541

drevikovsky@seznam.cz

Podpis zpracovatele oznámení:

POUŽITÁ LITERATURA

Culek M. a kol. (1996): Biogeografické členění České republiky. Enigma Praha.

Neuhäuslová Z. a kol. (1998): Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky, Academia Praha. (mapa).

Quitt, E. (1971): Klimatické oblasti Československa. ČSAV, Geografický ústav Brno, Studia Geographica 16, Brno.

Data a informace poskytnutá oznamovatelem.

Dále byly využity informace dostupné na internetových adresách:

<http://nts2.cgu.cz/>

<http://www.isu.cz/>

<http://monumnet.npu.cz/monumnet.php/>

<http://portal.cenia.cz/>

<http://geoportal.cenia.cz/>

<http://tomcat.cenia.cz/eia/view.jsp>

<http://www.ceskepristavy.cz>

<http://www.melnik.cz>

Při zpracování oznámení byla respektována platná legislativa vztahující se k posuzovanému záměru.