Krajský úřad Olomouckého kraje

Odbor životního prostředí a zemědělství

Jeremenkova 40a

779 00 Olomouc

Elektronicky – prostřednictvím datové schránky
IDDS: qiabfmf
Ke sp. zn.: KÚOK/88179/2026/OŽPZ/9386
K č. j.: KUOK 93226/2026
K rukám: Ing. Lenky Skácelové

V Prostějově dne 28. srpna 2026

Dotčená veřejnost: Spolek AJDONY, se sídlem Habrová 453/16, Čechovice, 796 04 Prostějov, IČO: 11773448

Věc: Nesouhlasné vyjádření dotčené veřejnosti k oznámení záměru „Modernizace provozovny Prostějov“, EIA OLK1061, s požadavkem na další posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb.

Záměr: „Modernizace provozovny Prostějov“

Oznamovatel: TSR Czech Republic s.r.o.

Umístění: Prostějov, k. ú. Prostějov

Kód záměru: OLK1061

I. ÚVOD – Žádost o důkladné posouzení záměru

Tímto podnětem žádáme, aby příslušný úřad při posuzování oznámení záměru **„Modernizace provozovny Prostějov“ (OLK1061)** důsledně posoudil nejen samotný areál oznamovatele, ale zejména:

1) skutečný rozsah navrhovaného zvýšení kapacity,
2) změnu a rozšíření technologických činností,

3) nárůst intenzity dopravy,
4) hlukovou zátěž,
5) emise a sekundární resuspendovanou prašnost,
6) emise z mechanické úpravy, drcení, granulace a separace odpadů,
7) vlivy na vodní hospodářství,
8) rizika spojená s manipulací s vozidly, provozními kapalinami a bateriemi,
9) provoz v pozdních odpoledních a večerních hodinách,
10) a především kumulativní působení záměru s dalšími provozy a záměry v dotčeném území.

Podle našeho názoru není v této fázi možné spolehlivě uzavřít, že záměr nebude mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, při zjišťovacím řízení vyžaduje zohlednění mimo jiné rozsahu a podoby záměru, kumulace jeho vlivů s jinými známými záměry, znečišťování životního prostředí, rušivých vlivů a rizik pro veřejné zdraví. Současně je nutné zohlednit velikost, prostorový rozsah, intenzitu a složitost vlivů, jejich pravděpodobnost, dobu trvání, kumulaci a možnost jejich účinného snížení.

V případě OLK1061 přitom podle předložených podkladů nejde pouze o prostou výměnu technologického zařízení. **Jedná se o významné zvýšení kapacit, rozšíření provozních činností, nové objekty, nové technologie, nové manipulační plochy a zvýšení dopravní a hlukové zátěže.** Proto žádáme, aby byl záměr posuzován podle svého skutečného věcného a provozního rozsahu, nikoli pouze podle označení „modernizace“.

II. Významné navýšení rozsahu záměru

Podle předložených podkladů má dojít zejména k zvýšení kapacity zařízení ke sběru a úpravě odpadů z 30 000 t/rok na 60 000 t/rok, zvýšení projektované kapacity zařízení pro sběr a úpravu vozidel s ukončenou životností z 2 000 t/rok na 9 000 t/rok, vybudování nové haly demontáže vozidel s ukončenou životností, vybudování nové haly barevných kovů, vybudování nové administrativní budovy, vybudování přístřešku příjmu vozidel, vybudování nového vodohospodářsky zabezpečeného skladu, vybudování nového parkoviště, vybudování retenční nádrže, instalaci nových technologických a manipulačních zařízení, zavedení nových venkovních pracovních stanovišť, rozšíření demontážních a zpracovatelských procesů.

Součástí technologického vybavení mají být mimo jiné lis na automobily Bronneberg RR-6, hydraulické nůžky Kajman a další manipulační a zpracovatelská zařízení. Takový rozsah nelze podle našeho názoru bez dalšího charakterizovat pouze jako běžnou modernizaci stávajícího provozu. Dochází současně k významnému zvýšení kapacity zpracování odpadů a vozidel, rozšíření technologických činností, rozšíření venkovních manipulačních ploch a změně provozního režimu.

Požadujeme proto, aby bylo jednoznačně doloženo, že všechna odborná posouzení vycházejí z maximálního předpokládaného budoucího provozu, nikoli z průměrného nebo jinak redukovaného provozního scénáře.

Musí být zohledněny zejména maximální kapacity, všechny technologie, všechny manipulační plochy. Skladování, venkovní činnosti, provozní režimy, dopravní pohyby, časový souběh jednotlivých činností.

III. Doprava – zásadní nejasnosti ve vstupních údajích a chybějící celková dopravní bilance

Za jeden z nejzávažnějších problémů považujeme nejednotnost a nedostatečnou vzájemnou provázanost dopravních údajů. V různých částech předložených podkladů jsou uváděny údaje o počtech nákladních automobilů, nákladních souprav a osobních automobilů, avšak není jednoznačně doloženo, jak tyto údaje souvisejí s celkovou dopravní potřebou provozovny po realizaci záměru OLK1061 a s jednotlivými provozními scénáři.

Akustická studie například pracuje pro maximální provozní scénář s:

- 17 příjezdy a 17 odjezdy nákladních automobilů;
- 6 příjezdy a 6 odjezdy nákladních souprav;
- 10 příjezdy a 10 odjezdy osobních automobilů.

To představuje celkem 66 jednotlivých příjezdů a odjezdů, tedy 66 dopravních pohybů za den. Tento údaj však nelze automaticky chápat jako počet 66 vozidel. Je nutné jednoznačně rozlišovat mezi počtem vozidel, jízdami, příjezdy, odjezdy a průjezdy jednotlivými sledovanými úseky.

Současně Tab. 25 „Počet průjezdů vozidel zadaný do modelového výpočtu – RPDI v roce 2025“ uvádí pro jednotlivé sledované komunikace samostatné dopravní intenzity. Například na úseku U1 – místní silnice ul. Za Sokolskou je ve variantě „záměr“ uvedeno 10 osobních automobilů, 24 nákladních automobilů a 6 nákladních souprav, tedy celkem 40 průjezdů vozidel za den.

Zároveň je však v poznámce k této tabulce uvedeno, že ve variantě „záměr“ je uvažováno pouze s intenzitou dopravy, o kterou se stávající dopravní obslužnost areálu po realizaci záměru navýší. Tabulka tedy neposkytuje samostatně celkovou dopravní potřebu provozovny po realizaci OLK1061, ale především přírůstek dopravy vůči stávajícímu stavu.

Na úseku Za Sokolskou tak Tab. 25 současně uvádí nulovou variantu 366 OA + 91 NAL + 34 NS, tedy celkem 491 průjezdů vozidel za den, a aktivní variantu 376 OA + 115 NAL + 40 NS, tedy 531 průjezdů vozidel za den. Údaj 40 představuje rozdíl mezi těmito dvěma variantami na tomto konkrétním úseku, nikoli celkovou dopravní potřebu celého záměru.

Z předložených podkladů proto není jednoznačně vyčísleno, kolik dopravy bude celý provoz po realizaci OLK1061 skutečně generovat. Jednotlivé intenzity na sledovaných

komunikacích navíc nelze jednoduše sečíst, protože stejné vozidlo může být zachyceno na více úsecích téže dopravní trasy.

Nelze tedy bez dalšího zaměňovat:

- počet vozidel;
- počet jízd;
- počet příjezdů;
- počet odjezdů;
- počet průjezdů sledovaným úsekem;
- počet dopravních pohybů;
- přírůstek dopravy vyvolaný záměrem;
- celkovou dopravní potřebu provozovny.

Požadujeme proto jednoznačně **doložit celkovou dopravní potřebu provozovny po realizaci záměru OLK1061, nikoli pouze její navýšení oproti současnému stavu**. Musí být zřejmé, jaká bude celková dopravní obsluha provozovny, a to včetně dopravy související s příjmem odpadů a vozidel s ukončenou životností, manipulací, expedicí materiálu, odvozem vznikajících odpadů, zaměstnanci a dalšími provozními činnostmi.

Požadujeme proto jednoznačně doložit:

1. celkový počet vozidel obsluhujících provozovnu za běžný provozní den;
2. celkový počet vozidel při maximálním provozu;
3. celkový počet příjezdů a odjezdů;
4. celkový počet jednotlivých dopravních pohybů;
5. počet osobních automobilů;
6. počet nákladních automobilů;
7. počet nákladních souprav;
8. rozsah železniční dopravy, včetně počtu železničních vozů a případně vlakových souprav;
9. podíl silniční a železniční dopravy na celkové dopravní obsluze provozovny;
10. dopravu související s jednotlivými hlavními druhy přijímaných a expedovaných materiálů;
11. dopravu související s vozidly s ukončenou životností;
12. následnou dopravu vzniklého kovového odpadu a dalších produktů a odpadů;
13. dopravní intenzity na jednotlivých sledovaných komunikacích a úsecích;
14. použité dopravní vstupy v akustickém modelu;
15. použité dopravní vstupy v rozptylovém modelu;
16. způsob výpočtu všech dopravních intenzit a jejich návaznost na celkovou dopravní bilanci.

Za nezbytné považujeme také vysvětlit rozdíly mezi údaji použitými v jednotlivých odborných podkladech.

Akustická studie pracuje s výše uvedenými 66 dopravními pohyby za den, zatímco Tab. 25 na úseku Za Sokolskou uvádí pro variantu „záměr“ 40 průjezdů vozidel za den a současně uvádí, že tato hodnota představuje pouze navýšení stávající dopravní obslužnosti.

Požadujeme proto vysvětlit:

1) zda se uvedené údaje vztahují ke stejnému provoznímu scénáři;
2) proč se jejich hodnoty liší;
3) zda zahrnují stejný rozsah provozovny;
4) zda zahrnují stávající dopravu, dopravu vyvolanou OLK1061, nebo jejich součet;
5) zda zahrnují silniční i železniční dopravu;
6) jak byly tyto údaje převedeny do vstupů akustického a rozptylového modelu.

Zvláštní pozornost je nutné věnovat také tvrzení o navýšení dopravy přibližně o 60 vozidel denně při zohlednění dalších provozů.

Požadujeme jednoznačně uvést:

1) co přesně tento údaj představuje;
2) zda jde o počet vozidel, jízd nebo dopravních pohybů;
3) zda jde o přírůstek nebo celkovou intenzitu;
4) ke kterému úseku nebo trase se vztahuje;
5) které konkrétní provozy a záměry zahrnuje;
6) z jakých vstupních údajů byl vypočten;
7) zda byl použit také v akustickém a rozptylovém modelu.

Požadujeme proto vytvořit jeden transparentní a vzájemně konzistentní dopravní scénář, který bude propojen s:

- akustickým modelem;
- rozptylovým modelem;
- hodnocením kumulativních vlivů;
- hodnocením dopravní zátěže jednotlivých komunikací.

Pokud jsou pro jednotlivá hodnocení použity různé scénáře, musí být rozdíly mezi nimi přesně uvedeny, vysvětleny a odůvodněny.

Současně musí být jednoznačně rozlišeno:

A – současný stav,
B – budoucí stav po realizaci OLK1061,
C – kumulativní budoucí stav po zohlednění dalších relevantních záměrů a provozů.

U každého stavu musí být uvedeno, jaká doprava je zahrnuta a z jakých konkrétních vstupních údajů bylo vycházeno.

Bez jednoznačného vyčíslení celkové dopravní potřeby provozovny po realizaci OLK1061 nelze spolehlivě posoudit samotný nárůst dopravy ani jeho vliv na hluk, ovzduší, prašnost a kumulativní dopravní zátěž území.

Za nedostatečné proto považujeme hodnocení založené pouze na přírůstku dopravy oproti současnému stavu, pokud současně není transparentně doloženo, **jaká bude celková dopravní obsluha provozovny po realizaci záměru a jak se jednotlivé dopravní pohyby promítnou do konkrétních komunikací a odborných modelů**.

IV. Kumulativní vlivy OLK1061 + OLK1012 + OLK878

Kumulaci vlivů považujeme za jeden z hlavních důvodů pro pokračování záměru v procesu EIA. Dotčené území není izolovaným průmyslovým areálem. Sousedí s hlavním nádražím Prostějova s obytnou zónou a v jeho bezprostředním nebo širším okolí působí nebo jsou připravovány další významné zdroje dopravy, hluku a emisí, zejména: OLK1012 – Linka Splitting Prostějov / FCC, OLK878 – BETONMIX, další provozy a zdroje znečištění v území. Zákon přitom vyžaduje zohlednění kumulace vlivů s jinými známými záměry, včetně záměrů realizovaných, povolených, připravovaných a uvažovaných.

Požadujeme proto vyhodnotit skutečnou kumulativní dopravní zátěž na trase Za Sokolskou – Vrahovická – Průmyslová – Kojetínská. A to nikoli pouze jako příspěvek samotného záměru OLK1061. Do tohoto hodnocení požadujeme zahrnout dopravu OLK1061, dopravu stávajících provozů i relevantních připravovaných záměrů, zejména OLK1012, včetně časového souběhu jejich provozů, a vyhodnotit **celkovou kumulativní dopravní zátěž na trase Za Sokolskou – Vrahovická – Průmyslová – Kojetínská.**

Do hodnocení požadujeme zahrnout:

1) dopravu OLK1061,
2) dopravu stávajících provozů,
3) dopravu relevantních připravovaných záměrů,
4) časový souběh jejich provozu.

Na této trase požadujeme současně vyhodnotit výslednou kumulativní:

a) hlukovou zátěž,
b) imisní zátěž,
c) PM10,
d) PM2,5,
e) TZL,
f) sekundární resuspendovanou prašnost.

Zásadní je přitom nehodnotit pouze procentní příspěvek OLK1061 k jednotlivému limitu, ale změnu celkové environmentální zátěže území.

V. Kumulace se záměrem BETONMIX – OLK878

Za významnou považujeme zejména možnou kumulaci záměru OLK1061 s provozem BETONMIX – OLK878, a to jak z hlediska dopravy, tak z hlediska vibrací, hluku a emisí do ovzduší.

Doprava. Požadujeme transparentně doložit: intenzitu dopravy vyvolanou záměrem OLK878, podíl nákladní dopravy, společné dopravní trasy OLK1061 a OLK878, časové rozložení dopravy a případný časový souběh, dopad společné dopravy na zatížení dotčených komunikací a křižovatek.

Ovzduší. Požadujeme posoudit: možné kumulativní působení zejména technologických zdrojů OLK878, manipulace a mechanických činností v areálu OLK1061, nákladní dopravy obou provozů, sekundární resuspenze prachu z komunikací a zpevněných ploch, dalších relevantních zdrojů PM_{10} a $PM_{2,5}$ v dotčeném území.

Hluk. Požadujeme posoudit společné působení OLK1061 a OLK878, zejména s ohledem na: stacionární zdroje hluku, dopravu, manipulační techniku, časový souběh jednotlivých zdrojů. Současně požadujeme uvést, z jakých konkrétních a aktuálních údajů o provozu OLK878 bylo při hodnocení kumulativních vlivů vycházeno, včetně použité intenzity dopravy, provozních hodin a relevantních zdrojů vibrací, hluku a emisí. Vzhledem k tomu, že předmětem posouzení není pouze samotná hladina hluku, ale také **celková hluková a vibrační zátěž území**, považujeme za důležité, aby byly tyto skutečnosti při hodnocení kumulativních vlivů řádně prověřeny.

Zvláštní pozornost požadujeme věnovat vibracím a impulzním či přerušovanému hluku. V dotčeném území jsou obyvateli již nyní vnímány a uváděny rušivé projevy provozu související s těžkou technikou, zejména vibrace, zvuková signalizace při couvání vozidel a manipulační techniky a další přerušované zvukové projevy. Tyto skutečnosti je třeba zohlednit při posuzování kumulativních vlivů záměru OLK1061 a sousedního provozu BETONMIX / OLK878.

Požadujeme proto posoudit nejen výslednou hodnotu ekvivalentní hladiny akustického tlaku LAeq, ale také charakter hluku, jeho časový průběh a případné impulzní nebo opakující se zvukové projevy, pokud mohou být z hlediska obtěžování obyvatel relevantní. Současně požadujeme ověřit, zda jsou v kumulativním hodnocení zahrnuty také opakované zvukové signály při couvání nákladních vozidel a manipulační techniky, případně další přerušované provozní zvuky, které nemusí být dostatečně charakterizovány pouze průměrnou hodnotou LAeq.

VI. Transparentnost kumulativního hodnocení – „kumulativní záměr [5]“

Za zásadní považujeme jednoznačné vymezení všech záměrů a provozů, které byly zahrnuty do kumulativního hodnocení. V předložených podkladech se objevuje označení „kumulativní záměr [5]“, aniž je z dokumentace dostatečně zřejmé, jakému konkrétnímu záměru nebo

provozu toto označení odpovídá. Bez této identifikace nelze ověřit, jaké zdroje hluku, emisí a dopravy byly do kumulativního modelu zahrnuty.

Požadujeme proto u „kumulativního záměru [5]“ jednoznačně uvést: název záměru, investora nebo provozovatele, přesné umístění, rozsah a kapacitu, předpokládanou dopravní zátěž, relevantní stacionární zdroje hluku a emisí, zdroj použitých vstupních údajů, zda jde o stávající, povolený, realizovaný nebo připravovaný záměr, důvod jeho zahrnutí do kumulativního hodnocení. Současně požadujeme jednoznačně uvést, zda „kumulativní záměr [5]“ představuje OLK1012, OLK878, oba tyto záměry, nebo jiný konkrétní provoz či záměr.

Požadované vymezení jednotlivých stavů. Pro možnost kontroly výsledků požadujeme jednoznačně rozlišit minimálně tyto stavy:

A – současný stav. Současná doprava a současné zdroje emisí a hluku v dotčeném území.

B – budoucí stav po realizaci OLK1061. Současný stav doplněný o změny vyvolané realizací a provozem OLK1061, zejména novou dopravu, technologické zdroje, manipulaci a další provozní činnosti.

C – kumulativní budoucí stav. Budoucí stav po realizaci OLK1061 společně s dalšími konkrétně identifikovanými záměry a provozy, které budou v daném období současně působit a představují dodatečnou zátěž nad rámec samotného OLK1061.

VII. Úplnost akustického modelu

Akustické hodnocení může být spolehlivým podkladem pro posouzení vlivu záměru pouze tehdy, pokud zahrnuje všechny významné zdroje hluku, jejich skutečné provozní parametry, umístění a časový režim. U záměru OLK1061, umístěného v sousedství hlavního nádraží v obytné čtvrti, je tato otázka zvlášť významná vzhledem k rozšíření technologických činností, zvýšení intenzity manipulace s odpady, pohybu manipulační techniky a nákladních vozidel a k provozu v období **17:00–22:00**.

Za důležité považujeme rovněž posoudit vzájemný časový souběh jednotlivých zdrojů. Jednotlivé technologie nemusí být významným zdrojem hluku při samostatném provozu, avšak jejich současné působení spolu s pojezdy vozidel, nakládkou, vykládkou a další manipulací může výslednou hlukovou zátěž významně ovlivnit. Z předložených podkladů musí být proto jednoznačně ověřitelné, které zdroje byly do akustického modelu zahrnuty, s jakými parametry a v jakém provozním režimu. Pouhé konstatování, že byly zohledněny „významné zdroje“, podle našeho názoru neumožňuje dostatečně ověřit úplnost modelu.

Za významné zdroje považujeme zejména: nakladače, vysokozdvižné vozíky, hydraulické nůžky. lis Bronneberg RR-6, zouvačku pneumatik, pálení plamenem, vysypávání kovového odpadu, nakládku a skládání kontejnerů, ruční manipulaci s materiálem, pojezdy nákladních a dalších vozidel v areálu, provoz železniční vlečky a další technologie a činnosti, které mohou být vzhledem ke svému charakteru relevantním zdrojem hluku.

U každého významného zdroje požadujeme transparentně uvést zejména:

1) LWA nebo jiný použitý akustický parametr;
2) případné další relevantní akustické parametry;
3) provozní dobu;
4) četnost provozu;
5) počet pracovních cyklů;
6) přesné umístění zdroje;
7) zda jde o současný nebo nový zdroj;
8) konkrétní provozní režim;
9) případně způsob, jakým byla krátkodobá naměřená hodnota převedena do modelu celého provozu.

Současně požadujeme jednoznačně označit dominantní zdroje hluku a uvést, jaký podíl mají na výsledné hlukové zátěži u jednotlivých chráněných referenčních míst. Za nezbytné považujeme rovněž doložit, zda a jak byl v modelu zohledněn současný provoz více zdrojů, zejména souběh manipulační techniky, lisování, hydraulických nůžek, nakládky a vykládky materiálu, pohybu vozidel a dalších technologických operací. Tento požadavek nesměřuje pouze k doplnění technických údajů. Jeho účelem je ověřit, zda výsledky akustického modelu skutečně odpovídají maximálnímu reálně možnému provoznímu zatížení areálu, a nikoli pouze vybraným nebo časově odděleným činnostem.

Pokud některý zdroj není v modelu zahrnut, je nutné uvést konkrétní důvod jeho vyloučení a doložit, proč jej lze z hlediska výsledné hlukové zátěže považovat za nevýznamný. Stejně tak je třeba ověřit, zda u zdrojů s cyklickým nebo proměnlivým provozem odpovídá použitý akustický parametr skutečnému způsobu jejich budoucího využívání. Pouze z úplného a transparentně zdokumentovaného seznamu zdrojů lze následně posoudit, zda jsou výsledky akustického modelu reprezentativní pro skutečný provoz záměru, zda nebyla některá činnost opomenuta a zda jsou správně zachyceny situace, kdy více zdrojů působí současně.

Požadujeme proto, aby byla úplnost akustického modelu jednoznačně doložena a ověřitelně zdokumentována, včetně všech významných technologických, manipulačních, dopravních a případně železničních zdrojů. Současně požadujeme, aby model vycházel z jednotného a maximálního reálně možného provozního scénáře, který bude časově a provozně konzistentní s podklady použitými pro hodnocení dopravy a imisí. Pokud některý z uvedených zdrojů nebyl do modelu zahrnut, požadujeme uvést který zdroj, z jakého důvodu a na základě jakých konkrétních údajů byl z hodnocení vyloučen.

Bez jednoznačného doložení úplnosti zdrojové základny a jejich provozních parametrů nelze podle našeho názoru spolehlivě ověřit, zda výsledky akustické studie skutečně představují očekávanou hlukovou zátěž záměru OLK1061.

VIII. Lis Bronneberg RR-6 reprezentativnost akustického podkladu.

Samostatně požadujeme ověřit akustický podklad pro lis Bronneberg RR-6. Pokud byla použita hodnota získaná z konkrétního lisovacího cyklu, musí být doloženo: zda měření reprezentuje celý cyklus, zda zahrnuje všechny fáze lisování, vzdálenost měření, konfigurace

měření, způsob převodu výsledku do modelu, počet měřených cyklů, předpokládaná četnost lisování, charakter hluku, případný impulzní charakter, přesné umístění lisu.

Za zásadní považujeme, aby nebyla použita pouze okamžitá nebo krátkodobá hodnota, aniž by bylo doloženo, jak odpovídá skutečnému budoucímu provozu.

IX. Měření na jiném provozu, délka a reprezentativnost akustických měření

Pokud byly akustické parametry získány měřením na jiném provozu, například v areálu Barko v Zastávce u Brna, požadujeme doložit:

1) typ zařízení;
2) výrobce;
3) provozní režim;
4) místo;
5) dobu měření;
6) charakter hluku;
7) způsob zpracování výsledku;
8) důvod reprezentativnosti pro OLK1061.

Pouhé označení zařízení za srovnatelné není samo o sobě dostatečným vysvětlením. Za nedostatečně doloženou považujeme také reprezentativnost délky jednotlivých měření akustických zdrojů.

Z tabulky naměřených hodnot vyplývají velmi rozdílné doby expozice:

1) lis Bronneberg RR-6 – 2 minuty, přičemž byl měřen jeden cyklus lisování jednoho autovraku;
2) příprava autovraku nakladačem Kobelco SK210D – 8 minut;
3) manipulace s autovrakem pomocí nakladače Kobelco SK210D – pouze 1 minuta;
4) zouvačka pneumatik T-REC XXL – 5 minut;
5) hydraulické nůžky Kajman – 4 minuty;
6) složení kovového kontejneru z nákladního vozidla – 30 minut, přičemž je uveden jeden cyklus složení jednoho kontejneru.

Samotná skutečnost, že byla u jednotlivých zařízení naměřena hodnota LAeq,T, neprokazuje, že zvolená doba měření dostatečně reprezentuje jejich skutečný budoucí provoz v areálu OLK1061. Za zvlášť významné považujeme měření lisu Bronneberg RR-6 v délce pouze 2 minut, při kterém byl zachycen pouze jeden lisovací cyklus, a měření manipulace nakladačem v délce pouze 1 minuty.

Požadujeme proto u každého měřeného zdroje doložit:

1) celkovou délku skutečného pracovního cyklu;
2) počet jednotlivých úkonů nebo cyklů zachycených během měření;
3) zda měření zahrnovalo celý charakteristický cyklus;
4) zda se délka a průběh jednotlivých cyklů mohou v reálném provozu lišit;

5) předpokládaný počet cyklů za hodinu;
6) předpokládaný počet cyklů za směnu a za den;
7) předpokládanou dobu skutečného provozu zdroje během dne;
8) způsob, jakým byla krátkodobá naměřená hodnota LAeq,T převedena do akustického modelu celého provozu;
9) zda byly v modelu zohledněny současně působící další zdroje hluku;
10) zda byl hodnocen také časový souběh jednotlivých technologických operací.

Za nedostatečné považujeme zejména použití jediné krátkodobé expozice jako reprezentativního podkladu pro zdroj, který bude v budoucím provozu opakovaně pracovat. U cyklických zdrojů, zejména lisu Bronneberg RR-6, hydraulických nůžek a manipulační techniky, požadujeme doložit, že použitý akustický parametr odpovídá celému charakteristickému pracovnímu cyklu a skutečné četnosti jeho opakování. Současně požadujeme, aby bylo jednoznačně uvedeno, jaké hodnoty byly následně použity jako vstup do akustického modelu OLK1061 a jak byly časově přepočteny na předpokládaný provoz.

„Z předložené tabulky není dostatečně doloženo, že krátkodobá měření jednotlivých cyklických zdrojů jsou reprezentativní pro jejich předpokládaný budoucí provoz a že byla správně časově extrapolována do akustického modelu.“

X. Večerní provoz 17:00 – 22:00

Tento bod považujeme za zásadní. Pokud jsou měření reprezentativní pro nejhlučnější denní hodiny, nelze automaticky dovodit, že jsou dostatečným podkladem pro provoz v období 17:00 – 22:00.

Požadujeme proto samostatně doložit:

1) technologie provozované v období 17:00 – 22:00
2) četnost jejich provozu;
3) současnost jednotlivých zdrojů;
4) dopravu;
5) provoz manipulační techniky;
6) případný provoz lisu;
7) provoz hydraulických nůžek;
8) provoz nakladačů;
9) manipulaci s kovovým odpadem.

Pokud některé hlučné činnosti nebudou po určité hodině provozovány, musí být tato skutečnost stanovena jako konkrétní, jednoznačná a kontrolovatelná provozní podmínka. Nestačí obecný předpoklad použitý pouze v modelu.

XI. Stávající hluk a příspěvek záměru OLK1061

Pokud akustická studie označuje D46, II/150 nebo místní komunikace za významné zdroje stávajícího hluku, je nutné tento stav při hodnocení respektovat. Nelze však ze skutečnosti, že je území již zatíženo hlukem, automaticky dovozovat, že další hlukový příspěvek záměru OLK1061 je nevýznamný nebo zanedbatelný.

Pro objektivní posouzení je nezbytné jednoznačně oddělit:

1) stávající hlukovou zátěž území;
2) hlukový příspěvek samotného záměru OLK1061;
3) celkovou budoucí hlukovou situaci po realizaci OLK1061;
4) kumulativní budoucí hlukovou situaci při současném působení dalších relevantních zdrojů a záměrů.

Za důležité považujeme zejména to, aby vysoká stávající hluková zátěž nebyla použita jako argument pro bagatelizaci příspěvku nových nebo rozšířených zdrojů hluku. Skutečnost, že území je již zatíženo dopravním nebo průmyslovým hlukem, sama o sobě neznamená, že další zdroj hluku lze považovat za bezvýznamný.

Záměr OLK1061 musí proto být posouzen nejen z hlediska toho, zda jeho vlastní příspěvek splňuje příslušné hygienické požadavky, ale také z hlediska změny celkové hlukové situace v území a jeho kumulativního působení s dalšími zdroji. Současně požadujeme, aby bylo jednoznačně uvedeno, jaký hlukový příspěvek samotný záměr OLK1061 způsobí u jednotlivých chráněných referenčních míst, a jak se tento příspěvek změní po započtení dalších relevantních zdrojů.

Záměr musí současně přijmout odpovědnost za minimalizaci hluku, který sám vyvolává, bez ohledu na to, zda je dotčené území již zatíženo jinými zdroji hluku.

XII. Protihluková opatření

Předložené akustické posouzení uvádí, že při dodržení vstupních akustických parametrů nejsou u posuzovaného záměru nutná žádná protihluková opatření. Současně však akustický model předpokládá realizaci opěrných stěn boxů z betonových LEGO bloků o výšce minimálně 4,0 m a tloušťce 0,8 m.

Považujeme proto za potřebné jednoznačně objasnit, zda jsou tyto betonové stěny závaznou součástí navrhovaného záměru a podmínkou jeho provozu, nebo zda představují pouze modelový předpoklad použitý v akustickém výpočtu.

Pokud jsou tyto stěny zahrnuty do modelu jako prvek zajišťující akustický útlum, nelze podle našeho názoru současně bez dalšího konstatovat, že protihluková opatření nejsou potřebná.

Požadujeme proto:

1) jednoznačně uvést, zda jsou betonové stěny boxů o výšce minimálně 4,0 m a tloušťce 0,8 m součástí závazného návrhu záměru;

2) doložit jejich konkrétní akustický účinek v jednotlivých chráněných referenčních bodech;
3) uvést, jaký je výsledek akustického modelu bez započtení těchto stěn;
4) uvést rozdíl mezi variantou bez stěn a s navrženými stěnami, a to zejména v chráněné obytné zástavbě;
5) doložit, zda jsou parametry stěn použité v modelu shodné s parametry, které budou skutečně realizovány, zejména jejich výška, tloušťka, délka, umístění a materiál;
6) objasnit, zda bude zachována jejich funkce po celou dobu provozu a zda jejich případné odstranění, změna nebo přemístění bude podléhat omezení či kontrole.

Současně požadujeme prověřit další možnosti snížení hluku již v rámci návrhu záměru, zejména:

1) protihlukový val;
2) protihlukovou stěnu;
3) kombinaci valu a stěny;
4) změnu prostorového uspořádání zdrojů hluku;
5) zakrytování nebo uzavření nejhlučnějších technologií;
6) organizační omezení nejhlučnějších činností v období 17:00–22:00.

U každého navrženého opatření požadujeme uvést:

a) umístění;
b) rozměry;
c) očekávaný akustický útlum;
d) rozdíl oproti variantě bez opatření;
e) účinnost v chráněné obytné zástavbě;
f) účinnost v období 17:00 – 22:00;
g) technickou proveditelnost.

Za významné považujeme také vyjasnění mechanismu, podle něhož má být po uvedení záměru do provozu případně rozhodováno o dalším rozšíření protihlukových opatření. Oznámení uvádí, že v případě nevyhovujících výsledků měření ve zkušebním provozu budou již navržená opatření rozšířena. Požadujeme proto uvést, jaké konkrétní podmínky a limity budou pro případné dodatečné opatření rozhodující, kdo stanoví jejich rozsah a jak bude zajištěno jejich včasné provedení.

Považujeme za vhodné, aby ochranná opatření potřebná k zajištění ochrany okolní obytné zástavby byla navržena a posouzena již před realizací záměru, nikoli až dodatečně na základě zjištění případného překročení hlukových limitů. Současně požadujeme označit dominantní zdroje hluku jak pro celkový provoz, tak samostatně pro období 17:00 – 22:00, a uvést jejich podíl na výsledné hlukové zátěži v jednotlivých chráněných referenčních bodech.

Vícevrstvou zeleň považujeme za vhodné doplňkové opatření ke snížení hlukové a prašné zátěže, nikoli za náhradu technicky účinných protihlukových opatření.

XIII. Mechanická úprava a drcení odpadů – nedostatečně doložené emise TZL, PM10 a PM2,5

Za významnou oblast, která podle našeho názoru vyžaduje samostatné a transparentní posouzení, považujeme mechanickou úpravu odpadů. Oznámení uvádí, že kabely mohou být nasekány a následně separovány, přičemž k této činnosti bude využíván drtič kabelů a granulovací a separační zařízení. Plastové díly mohou být lisovány a drceny, železné kovy mohou být dále upravovány, mimo jiné rozměrovou úpravou a lisováním, a vybrané druhy neželezných kovů mohou být upravovány briketováním, lisováním a dalšími způsoby. Současně oznámení uvádí, že odpady mohou být soustřeďovány a přepravovány volně ložené a část materiálu bude skladována na venkovních zpevněných plochách.

Mechanické drcení, sekání, granulace, separace, lisování, přesypávání a další manipulace s odpady proto mohou představovat zdroje tuhých znečišťujících látek (TZL), PM10 a PM2,5, zejména pokud tyto procesy nebudou zcela uzavřeny nebo účinně odsávány a odlučovány.

Za zásadní proto považujeme, aby mechanická úprava odpadů nebyla v hodnocení vlivů na ovzduší zahrnuta pouze obecně nebo bez doložení konkrétních emisních vstupů.

Požadujeme proto:

1) jednoznačně vyjmenovat všechny technologie určené k mechanické úpravě odpadů, zejména drtiče, granulátory, separátory, lisy, zařízení pro rozměrovou úpravu a další obdobná zařízení;
2) u každého zařízení uvést typ, výrobce, výkon a projektovanou kapacitu;
3) uvést maximální množství zpracovávaného odpadu v t/rok a t/h;
4) uvést konkrétní druhy odpadů, které budou v jednotlivých zařízeních drceny, sekány, granulovány, lisovány nebo jinak mechanicky upravovány;
5) uvést, zda bude mechanická úprava probíhat v uzavřeném prostoru, pod přístřeškem nebo na volné ploše;
6) u každého zařízení doložit způsob zachycování a odvádění případných emisí;
7) uvést, zda bude zařízení vybaveno lokálním odsáváním a odlučovacím zařízením, a pokud ano, uvést jejich typ, výkon a účinnost;
8) doložit emisní faktory nebo jiné odborné podklady použité pro stanovení emisí TZL, PM10 a PM2,5;
9) uvést, zda byly emise z drcení, sekání, granulace a separace zahrnuty do rozptylového modelu;
10) pokud byly zahrnuty, uvést konkrétní emisní hodnoty a způsob jejich výpočtu;
11) pokud zahrnuty nebyly, jednoznačně uvést důvod jejich vyloučení a odborné podklady, na jejichž základě byly považovány za nevýznamné;
12) posoudit emise vznikající při podávání materiálu do zařízení, při jeho výstupu, přesypávání, separaci a následném skladování jednotlivých frakcí;
13) posoudit emise vznikající při další manipulaci s rozdrceným materiálem;
14) posoudit sekundární resuspendovanou prašnost způsobovanou pojezdem manipulační techniky a nákladních vozidel;

15) posoudit časový souběh mechanické úpravy odpadů s venkovní manipulací, dopravou a dalšími zdroji prašnosti;
16) uvést konkrétní opatření k omezení emisí prachu přímo u zdroje a jejich předpokládanou účinnost.

Zvláštní pozornost požadujeme věnovat zpracování kabelů. Za významné považujeme zejména zařízení pro drcení kabelů a následnou granulaci a separaci, protože se jedná o aktivní mechanický proces, nikoli pouze o skladování odpadu.

Požadujeme doložit zejména:

1) množství kabelů zpracovávaných za hodinu, den a rok;
2) způsob dávkování kabelů do drtiče;
3) kapacitu drtiče;
4) způsob odsávání;
5) typ a účinnost odlučování;
6) místo a výšku výduchu;
7) průměr výduchu a rychlost proudění;
8) emisní koncentraci;
9) hmotnostní tok TZL;
10) podíl PM10;
11) podíl PM2,5;
12) předpokládaný počet provozních hodin za rok.

Zvláštní pozornost požadujeme také věnovat drcení plastů. Oznámení výslovně uvádí možnost lisování a drcení plastových dílů.

Proto požadujeme jednoznačně uvést:

1) jaké plastové odpady budou drceny;
2) v jakém množství;
3) jakým zařízením;
4) kde bude drcení probíhat;
5) zda bude zařízení odsáváno;
6) jak budou případné emise zachycovány;
7) zda a jak byly emise z této činnosti zahrnuty do rozptylového modelu.

Nelze současně uvést drcení plastových dílů jako součást budoucího provozu a při hodnocení vlivů na ovzduší tuto činnost pouze obecně označit za nevýznamnou bez doložení odpovídajících emisních vstupů.

XIV. Ovzduší – komplexnost hodnocení zdrojů emisí

Záměr zahrnuje rozsáhlou manipulaci s kovovým odpadem, vozidly a manipulační technikou. Vzhledem k charakteru provozu proto považujeme za nezbytné jednoznačně vymezit všechny zdroje emisí, které mohou být provozem záměru ovlivněny.

Požadujeme doložit úplný seznam zdrojů emisí, zejména:

1) manipulaci s kovovým odpadem;
2) vysypávání materiálu;
3) nakládání a vykládání;
4) pojezdy nakladačů;
5) nákladní dopravu;
6) sekundární resuspendovanou prašnost;
7) demontáž vozidel;
8) manipulaci s karoseriemi;
9) venkovní pracoviště;
10) řezání kovů;
11) rozbrušování;
12) provoz hydraulických nůžek;
13) lisování;
14) dieselové mechanismy;
15) drcení, sekání, granulaci a separaci;
16) manipulaci s rozdrcenými frakcemi;
17) další zdroje emisí relevantní vzhledem k charakteru provozu.

U všech relevantních zdrojů požadujeme uvést:

a) emisní faktory nebo jiné použité emisní parametry;
b) provozní údaje;
c) zdroj těchto údajů;
d) způsob výpočtu;
e) provozní dobu a četnost;
f) zda a jak byly emise zahrnuty do rozptylového modelu.

Zvláštní pozornost požadujeme věnovat TZL, PM10, PM2,5 a sekundární resuspendované prašnosti.

Za důležité považujeme rovněž doložit, zda byly při hodnocení zohledněny situace, kdy současně probíhá manipulace s odpady, provoz manipulační techniky, nákladní doprava a mechanická úprava odpadů.

XV. Zpevněné manipulační plochy – významný potenciální zdroj resuspendované prašnosti

Za významný problém považujeme skutečnost, že záměr předpokládá rozsáhlé využívání zpevněných a manipulačních ploch pro soustřeďování, skladování a manipulaci s odpady, vozidly s ukončenou životností, karoseriemi, demontovanými částmi vozidel a dalšími materiály.

Z předloženého oznámení vyplývá, že v areálu budou mimo jiné využívány: stávající vodohospodářsky zabezpečené zpevněné plochy, nově upravované a rozšiřované zpevněné

plochy, plocha o výměře 680 m², plochy pro soustřeďování vozidel s ukončenou životností o výměře 570 m² + 400 m², plocha pro soustřeďování karoserií o výměře 800 m², stanoviště strojní demontáže vozidel, stanoviště kontejnerů Abroll, prostor drobného výkupu, skladovací boxy pro jednotlivé druhy odpadů, samostatné boxy pro elektrická vozidla s ukončenou životností. Tyto plochy nelze z hlediska ochrany ovzduší považovat pouze za pasivní stavební prvky. Při provozu mohou představovat potenciální zdroj sekundární, respektive resuspendované prašnosti, zejména v důsledku pojezdů nákladních automobilů, nákladních souprav, nakladačů, vysokozdvižné techniky a dalších mechanismů a v důsledku manipulace s odpady a dalšími materiály. Skutečnost, že je plocha zpevněná nebo vodohospodářsky zabezpečená, sama o sobě neznamená, že nemůže být zdrojem prašnosti. Na zpevněných plochách se mohou v průběhu provozu hromadit prach, drobné částice kovů, plastů, skla, zemina, bláto a další nečistoty přinesené nebo vzniklé provozem. Následnými pojezdy těžkých vozidel a manipulační techniky může docházet k jejich opakovanému rozrušování a resuspenzi do ovzduší, zejména v období sucha a při nepříznivých rozptylových podmínkách. Rozšíření zpevněných ploch současně znamená rozšíření prostoru, na němž může k resuspenzi docházet.

Požadujeme proto, aby při hodnocení nebyla posuzována pouze technologická manipulace se šrotem jako případný primární zdroj emisí, ale také celkový systém zpevněných ploch a komunikací využívaných provozem záměru.

Je nutné vyhodnotit zejména:

1) celkovou výměru zpevněných ploch;
2) plochy skutečně využívané pro pojezdy vozidel;
3) plochy využívané pro manipulaci s odpady;
4) plochy využívané pro skladování;
5) počet pojezdů po jednotlivých plochách;
6) druh používané manipulační techniky;
7) hmotnost a četnost průjezdů nákladních vozidel;
8) množství materiálu přemisťovaného na jednotlivých plochách;
9) způsob čištění jednotlivých ploch;
10) četnost čištění;
11) způsob odstraňování prachu a nečistot;
12) způsob omezení resuspendované prašnosti v období sucha.

XVI. Sekundární resuspendovaná prašnost

Za nedostatečně vyhodnocený považujeme zejména souhrnný vliv sekundární resuspendované prašnosti. Při provozu OLK1061 nebude prašnost vznikat pouze přímo při technologických činnostech. Významným mechanismem může být opakované zvíření částic usazených na zpevněných plochách a komunikacích následkem průjezdu těžkých vozidel a manipulační techniky. Intenzita tohoto zdroje závisí mimo jiné na intenzitě dopravy,

hmotnosti vozidel, rychlosti jízdy, stavu povrchu, množství usazeného materiálu, meteorologických podmínkách, vlhkosti povrchu a četnosti čištění a skrápění.

Požadujeme proto výslovně doložit, zda a jak byla sekundární resuspendovaná prašnost zahrnuta do rozptylového modelu. Pokud zahrnuta nebyla, požadujeme uvést konkrétní odborný důvod jejího vyloučení a podklady, na jejichž základě bylo možné její vliv považovat za nevýznamný. Současně požadujeme samostatně vyhodnotit PM10, PM2,5 a TZL, a to nejen z hlediska průměrných ročních koncentrací, ale také s ohledem na krátkodobé zvýšení koncentrací při nepříznivých meteorologických a provozních podmínkách.

XVII. Příjezdová komunikace Za Sokolskou – hluk, vibrace a sekundární resuspendovaná prašnost

Za významný a v předloženém oznámení podle našeho názoru nedostatečně zohledněný faktor považujeme příjezdovou komunikaci Za Sokolskou, která má být využívána pro dopravu související s provozem OLK1061. Vzhledem k charakteru této komunikace považujeme za nezbytné posoudit její skutečný technický stav a jeho vliv na hluk, vibrace a prašnost při průjezdu těžkých vozidel. Pokud je komunikace tvořena starší a nerovnou žulovou dlažbou, může být průjezd těžkých vozidel z hlediska hluku a vibrací odlišný od průjezdu po kvalitním asfaltovém povrchu. Tato skutečnost je významná zejména v případě předpokládaného zvýšení intenzity nákladní dopravy. Za zvláštní pozornost považujeme nákladní automobily a nákladní soupravy přepravující volně ložený kovový šrot. U takové dopravy může být výsledný hluk ovlivněn nejen samotným pojezdem vozidla, ale také pohybem a nárazy přepravovaného materiálu.

Požadujeme proto:

1) provést místní šetření na ulici Za Sokolskou a zdokumentovat její skutečný stav;
2) jednoznačně uvést, zda a v jakém rozsahu bude komunikace využívána dopravou související s OLK1061;
3) uvést předpokládaný počet nákladních automobilů a nákladních souprav;
4) uvést počet příjezdů a odjezdů a jednoznačně rozlišit vozidla a jednotlivé pohyby;
5) uvést podíl dopravy přepravující volně ložený kovový šrot a způsob jeho přepravy;
6) posoudit hluk z průjezdu těžkých vozidel s ohledem na skutečný stav a povrch komunikace;
7) posoudit případné impulzní nebo jinak specifické složky hluku vznikající pohybem kovového materiálu;
8) vyhodnotit vibrace a otřesy způsobované průjezdem těžkých vozidel;
9) posoudit sekundární resuspendovanou prašnost;
10) vyhodnotit možnost vynášení prachu, bláta a drobných částic odpadu z areálu na veřejnou komunikaci;
11) uvést, zda byla komunikace Za Sokolskou zahrnuta do rozptylového modelu;
12) pokud zahrnuta nebyla, uvést důvod jejího vyloučení;
13) uvést režim čištění komunikace a odpovědnost za jeho provádění;

14) uvést konkrétní režim případného skrápění;
15) uvést opatření zabraňující vynášení nečistot z areálu na veřejnou komunikaci;
16) posoudit, zda předpokládaná intenzita těžké dopravy nemůže přispívat k dalšímu zhoršování technického stavu komunikace.

Na této trase požadujeme současně vyhodnotit výslednou hlukovou a imisní zátěž, zejména z hlediska PM10, PM2,5, TZL a sekundární resuspendované prašnosti.

Skutečný stav komunikace musí být zohledněn v odborném hodnocení. Za nedostatečné považujeme, pokud bude ulice Za Sokolskou v odborných výpočtech reprezentována pouze jako obecná komunikace bez zohlednění jejího skutečného povrchu a technického stavu.

XVIII. Prašnost na veřejných komunikacích

Problematika prašnosti nesmí být omezena pouze na vlastní areál. Část prachu a nečistot může být prostřednictvím pneumatik a pojezdů nákladních vozidel vynášena z areálu na veřejné komunikace, kde může být následně opakovaně resuspendována.

Za důležité proto považujeme posoudit celý mechanismus: manipulace v areálu → znečištění zpevněných ploch → vynášení nečistot pneumatikami → znečištění veřejné komunikace → průjezd těžkých vozidel → sekundární resuspenze → šíření PM10, PM2,5 a TZL do okolí.

Požadujeme doložit, zda a jak byl tento mechanismus zohledněn v hodnocení skutečného dopravního a environmentálního vlivu záměru.

XIX. Opatření proti prašnosti – konkrétní a kontrolovatelná opatření

Za nedostatečné považujeme obecné deklarace, že provozovatel bude prašnost „minimalizovat“. Pokud mají být opatření skutečně účinná, musí být konkrétní, měřitelná a kontrolovatelná.

Požadujeme proto stanovit zejména:

1) přesný režim čištění zpevněných ploch;
2) minimální četnost čištění;
3) způsob čištění;
4) režim skrápění v období sucha;
5) způsob kontroly prašnosti;
6) odpovědnost provozovatele;
7) způsob kontroly znečištění veřejných komunikací;
8) postup při zjištění nadměrného znečištění;
9) způsob zabránění vynášení odpadu z areálu;
10) maximální rychlost vozidel v areálu;
11) opatření při dlouhodobém suchu;

12) způsob zajištění dostatečného množství vody pro skrápění.

Současně požadujeme doložit, zda navrhovaná retenční nádrž a dostupné množství vody umožní skutečně provádět účinné skrápění v období dlouhodobého sucha, kdy může být současně zvýšené riziko resuspendované prašnosti.

Vodohospodářské zabezpečení ploch nelze zaměňovat za opatření proti prašnosti. Skutečnost, že jsou manipulační a skladovací plochy nepropustné, izolované nebo vodohospodářsky zabezpečené, řeší především ochranu půdy a vod před kontaminací. Sama o sobě však neprokazuje omezení sekundární resuspendované prašnosti vznikající pojezdem těžkých vozidel a manipulační techniky. Oznámení proto musí prokázat, že navrhovaná opatření budou při předpokládaném provozu skutečně účinná a povedou k omezení emisí prachu v areálu i na navazujících veřejných komunikacích. Pouhé označení ploch jako „zpevněných“, „izolovaných“ nebo „vodohospodářsky zabezpečených“ takový závěr neprokazuje.

XX. Železniční vlečka a silniční doprava

Dokumentace uvádí využití železniční i silniční dopravy. Vzhledem k rozsahu záměru a předpokládanému pohybu materiálu a nákladních vozidel považujeme za nezbytné transparentně doložit skutečný podíl jednotlivých druhů dopravy a ověřit, zda deklarované využití železniční vlečky skutečně představuje významnou náhradu silniční nákladní dopravy.

Pro řádné posouzení dopravních, hlukových, emisních a kumulativních vlivů záměru požadujeme jednoznačně doložit zejména:

1) počet vlaků za rok;
2) počet železničních vozů na jeden vlak;
3) celkový počet železničních vozů za rok;
4) množství odpadu a materiálu přepravovaného po železnici za rok;
5) množství odpadu a materiálu přepravovaného silniční dopravou za rok;
6) počet příjezdů a odjezdů nákladních vozidel;
7) počet jednotlivých pohybů nákladních vozidel v areálu;
8) dopravu související s příjmem vozidel s ukončenou životností;
9) dopravu související s odvozem kovového odpadu a dalších materiálů;
10) skutečný procentní podíl železniční dopravy na celkové přepravě materiálu;
11) předpokládané časové rozložení železniční a silniční dopravy;
12) zda a v jakém rozsahu dochází k časovému souběhu železniční a silniční dopravy.

Pokud je železniční vlečka v dokumentaci prezentována jako prvek snižující dopravní zatížení území, musí být tento přínos konkrétně doložen. Nestačí pouze uvést, že bude železniční doprava využívána. Je třeba prokázat, jaké množství materiálu bude skutečně přepravováno po železnici, jakému rozsahu silniční dopravy tato přeprava odpovídá a v jakém rozsahu tím bude silniční nákladní doprava skutečně snížena.

Současně požadujeme uvést, zda jsou do dopravních výpočtů zahrnuty také vnitroareálové pohyby vozidel a manipulační techniky související s nakládkou a vykládkou železničních

vozů. Pokud zahrnuty nejsou, požadujeme jejich samostatné vyčíslení a zohlednění v hodnocení vlivů.

Železniční vlečku nelze posuzovat pouze z hlediska jejího potenciálního přínosu pro snížení silniční dopravy. Její provoz může být současně samostatným zdrojem hluku, zejména při posunu železničních vozů, jejich přistavování, rozjezdu, brzdění, spojování a rozpojování a při nakládce a vykládce materiálu.

Požadujeme proto doložit:

1) počet železničních souprav a vozů za den a za rok;
2) počet a délku jednotlivých posunů;
3) předpokládanou dobu provozu vlečky;
4) časové rozložení provozu během dne;
5) případný provoz v období 17:00–22:00;
6) používanou lokomotivu nebo jinou posunovací techniku;
7) její akustické parametry;
8) hluk související s rozjezdem, brzděním a posunem železničních vozů;
9) hluk při nakládce a vykládce;
10) zda jsou tyto zdroje zahrnuty v akustickém modelu záměru OLK1061.

Pokud železniční vlečka nebude v určitém období využívána, požadujeme tuto skutečnost jednoznačně uvést v příslušném provozním scénáři, zejména s ohledem na hodnocení hluku v období 17:00 – 22:00.

Za zásadní považujeme, aby nebyla železniční doprava v dokumentaci prezentována pouze jako obecný argument pro snížení dopravní zátěže, aniž by byl doložen její skutečný rozsah a její reálný dopad na rozsah silniční dopravy. Pro posouzení vlivů záměru je rozhodující celková dopravní bilance, nikoli pouze existence železniční vlečky. Pokud bude významná část materiálu i nadále přepravována nákladními vozidly, musí být tento skutečný rozsah zohledněn při hodnocení hluku, ovzduší, prašnosti a kumulativních dopravních vlivů.

Požadujeme proto, aby byly železniční a silniční doprava vyhodnoceny jako součást jednoho dopravního systému záměru, včetně jejich vzájemného podílu, časového souběhu a souvisejících manipulačních činností. Bez konkrétního vyčíslení rozsahu železniční a silniční dopravy nelze ověřit, zda byly dopravní, hlukové a emisní vlivy záměru v předloženém hodnocení stanoveny na odpovídajícím skutkovém základě.

Požadujeme proto doplnění dokumentace tak, aby byla **jednoznačně doložena celková dopravní bilance záměru, skutečný podíl železniční a silniční dopravy, jejich časový režim a všechny významné dopravní a manipulační pohyby související s provozem záměru.**

XXI. Zpracování kolejových vozidel – nedostatečně vyhodnocené vlivy

Za samostatnou oblast, která podle našeho názoru vyžaduje jednoznačné vymezení a podrobnější vyhodnocení, považujeme případné zpracování kolejových vozidel. Pokud má být tato činnost součástí provozu záměru OLK1061, nelze ji posuzovat pouze jako součást železniční dopravy nebo obecné manipulace s kovovým odpadem. Jedná se o konkrétní technologickou činnost, jejíž rozsah a způsob provádění mohou mít samostatné dopady na hluk, vibrace, ovzduší, prašnost, odpady, vody a dopravu.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat skutečnosti, že dokumentace podle předložených údajů uvádí zpracování kolejových vozidel. Požadujeme proto jednoznačně uvést, zda, v jakém rozsahu a jakým způsobem budou kolejová vozidla v areálu přijímána, umísťována a případně zpracovávána.

Požadujeme doložit zejména:

1) jaké druhy kolejových vozidel budou přijímány a případně zpracovávány;
2) jejich maximální počet za rok;
3) maximální počet kolejových vozidel současně umístěných v areálu;
4) celkovou hmotnost kolejových vozidel určených ke zpracování;
5) způsob jejich dopravy do areálu;
6) zda budou dopravována po železniční vlečce, nebo silniční dopravou;
7) přesné místo jejich odstavení;
8) přesné místo jejich případného zpracování;
9) způsob manipulace s kolejovými vozidly;
10) způsob jejich demontáže;
11) způsob rozřezávání a dalšího mechanického zpracování;
12) používané stroje, zařízení a manipulační techniku;
13) zda budou používány hydraulické nůžky, rozbrušování, pálení plamenem, lisování nebo jiné technologie;
14) předpokládanou dobu zpracování jednoho kolejového vozidla;
15) počet pracovních hodin a jednotlivých pracovních cyklů;
16) předpokládanou četnost těchto činností během dne;
17) zda může zpracování probíhat také v období 17:00–22:00.

Hluk a vibrace

Vzhledem k tomu, že zpracování kolejových vozidel může zahrnovat řezání, rozbrušování, pálení nebo jiné mechanické úpravy kovových částí, požadujeme posouzení vznikajícího hluku a vibrací, zejména při:

1) přistavení a odstavení kolejových vozidel;
2) posunu kolejových vozidel;
3) manipulaci s jednotlivými částmi;
4) demontáži, řezání a rozbrušování kovových částí;
5) používání hydraulických nůžek;
6) případném pálení kovů plamenem;

7) nakládce a vykládce vzniklého kovového odpadu;
8) pohybu nakladačů a další manipulační techniky;
9) současném provozu více uvedených zdrojů;
10) působení těchto činností v kumulaci s ostatními zdroji hluku a vibrací v areálu a jeho okolí.

U jednotlivých významných zdrojů požadujeme uvést akustický výkon LWA, provozní dobu, četnost, počet pracovních cyklů, přesné umístění a způsob jejich zahrnutí do akustického modelu. Současně požadujeme posoudit, zda může při manipulaci s těžkými kolejovými vozidly a jejich částmi docházet k impulznímu nebo rázovému hluku a k vibracím, a pokud ano, jakým způsobem byly tyto vlivy v hodnocení zohledněny.

Ovzduší a prašnost

Vzhledem k tomu, že zpracování kolejových vozidel může zahrnovat řezání, rozbrušování, pálení nebo jiné mechanické úpravy kovových částí, požadujeme doložit:

1) zda jsou tyto činnosti zahrnuty v rozptylovém modelu;
2) jaké emisní zdroje byly v souvislosti s těmito činnostmi uvažovány;
3) jaké emisní faktory byly použity;
4) jaké množství kovového materiálu bude tímto způsobem zpracováváno;
5) předpokládanou dobu provozu jednotlivých technologií;
6) emise TZL;
7) emise PM10;
8) emise PM2,5;
9) případné další relevantní emise;
10) způsob omezení emisí přímo u zdroje.

Současně požadujeme posoudit sekundární resuspendovanou prašnost vznikající při manipulaci s kolejovými vozidly, jejich částmi a kovovým odpadem a při pojezdu těžké manipulační techniky.

Provozní kapaliny a nebezpečné látky

U přijímaných kolejových vozidel požadujeme doložit, zda mohou obsahovat provozní kapaliny, baterie nebo jiné látky potenciálně závadné vodám.

Požadujeme uvést:

1) jaké provozní kapaliny mohou být v přijímaných kolejových vozidlech přítomny;
2) způsob jejich odsátí a zachycení;
3) maximální množství těchto kapalin, které může být v areálu současně přítomno;
4) způsob jejich dočasného skladování;
5) způsob ochrany proti úniku;
6) způsob nakládání s bateriemi;

7) způsob nakládání s dalšími nebezpečnými součástmi;
8) postup při havarijním úniku;
9) způsob zachycení a likvidace kontaminovaných vod.

Doprava a kumulativní vlivy

Dopravu související se zpracováním kolejových vozidel požadujeme v rámci dopravní bilance jednoznačně identifikovat a vyčíslit, aby bylo možné posoudit její příspěvek k celkové dopravní zátěži záměru.

Musí být uvedeno zejména:

1) kolik kolejových vozidel bude ročně přijato;
2) kolik jízd bude spojeno s jejich dopravou;
3) jaký podíl bude tvořit železniční doprava;
4) jaký podíl bude tvořit silniční doprava;
5) jaká vozidla budou používána pro přepravu jejich částí;
6) jaká bude následná doprava vzniklého kovového odpadu;
7) jaký bude dopravní příspěvek této činnosti na komunikaci Za Sokolskou a na navazující komunikace;
8) zda jsou tyto dopravní pohyby zahrnuty v dopravním modelu a v kumulativním hodnocení.

Současně požadujeme ověřit, zda jsou vlivy spojené se zpracováním kolejových vozidel již zahrnuty v jiné části dokumentace nebo v jiné kapacitní položce. Musí být vyloučeno jejich dvojí započtení, ale současně také jejich opomenutí.

Za nedostatečné považujeme, pokud je zpracování kolejových vozidel uvedeno pouze jako jedna z činností provozovny, aniž by byly samostatně a ověřitelně vymezeny jeho kapacitní, technologické, dopravní, hlukové, emisní a vodohospodářské vlivy. Pro posouzení vlivů záměru není rozhodující pouze množství přijatého odpadu, ale také způsob, jakým bude tento materiál v areálu zpracováván. Zpracování kolejových vozidel může zahrnovat činnosti podstatně odlišné od běžného skladování nebo manipulace s kovovým odpadem.

Požadujeme proto, aby byla tato činnost v případě jejího plánovaného provádění jednoznačně vymezena jako součást provozu OLK1061 a aby byl posouzen její maximální reálně možný rozsah, včetně současného působení s ostatními technologiemi, manipulační technikou a dopravou.

Bez jednoznačného vymezení rozsahu případného zpracování kolejových vozidel a jeho odpovídajícího zahrnutí do hodnocení hluku, vibrací, ovzduší, prašnosti, dopravy, odpadového hospodářství a vodohospodářských rizik nelze spolehlivě ověřit, zda předložené hodnocení postihuje všechny významné vlivy záměru OLK1061.

XXII. Hala demontáže vozidel s ukončenou životností – nedostatečné vyhodnocení emisí, VOC, baterií a provozních rizik

Nová hala demontáže vozidel s ukončenou životností je v oznámení záměru podrobně popsána. Jedná se o halu o půdorysu 75 × 16 m a výšce 6,5 m, rozdělenou do čtyř samostatných požárně oddělených prostorů pro demontáž osobních, nákladních a elektrických vozidel a pro skladování odsátých provozních kapalin.

Dokumentace uvádí, že v hale budou instalována zařízení pro odsávání provozních kapalin, včetně benzínu, nafty, olejů, chladicích a brzdových kapalin a kapaliny do ostřikovačů. Současně zde bude systém pro odsávání LPG, CNG a klimatizačních systémů. U skladu provozních kapalin jsou uvedeny skladovací nádrže o celkové deklarované kapacitě 19 m³.

U elektrických vozidel je dále předpokládána demontáž vysokonapěťových trakčních baterií, jejich řízené vybíjení, rozebrání na jednotlivé moduly a následné předání oprávněné osobě. Dokumentace však rozsah této činnosti vyjadřuje pouze jako „jednotky kusů týdně“, bez uvedení konkrétní maximální kapacity.

1. Rozptylová studie nehodnotí stacionární zdroje – je třeba ověřit, zda tím nejsou opomenuty emise z haly

Za zásadní považujeme skutečnost, že rozptylová studie v části popisu areálu uvádí, že při provozu záměru nejsou a ani po jeho realizaci nebudou provozovány vyjmenované stacionární zdroje znečišťování ovzduší, a proto nejsou stacionární zdroje dále předmětem hodnocení rozptylové studie. Současně však samotný popis nové haly uvádí řadu technologických činností a zařízení, při nichž dochází k manipulaci s palivy, oleji, chladicími a dalšími kapalinami a k odsávání LPG, CNG a klimatizačních systémů.

Požadujeme proto jednoznačně objasnit, zda a jak byly v rozptylovém hodnocení posouzeny případné emise vznikající při těchto činnostech, a z jakého konkrétního odborného podkladu vyplývá závěr, že jejich vliv není třeba hodnotit. Nejde přitom pouze o otázku, zda se jedná o „vyjmenovaný stacionární zdroj“ podle příslušné právní úpravy. Pro účely posouzení vlivů záměru je podstatné také to, zda při provozu těchto technologií vznikají emise, v jakém množství a zda mohou ovlivnit imisní situaci v okolí.

2. Provozní kapaliny a potenciální emise VOC

Dokumentace uvádí uzavřený systém odsávání a přečerpávání provozních kapalin do skladovacích nádrží. U jednotlivých nádrží jsou uvedeny kapacity: motorové a převodové oleje – 5 m³, chladicí kapalina – 2 m³, nafta – 4 m³, benzín – 3 m³, brzdová kapalina – 1 m³, kapalina do ostřikovačů – 2 m³, AdBlue – 2 m³. Celková deklarovaná kapacita činí 19 m³.

Požadujeme však doplnit:

1) předpokládané roční množství jednotlivých odsávaných kapalin;

2) skutečnou maximální okamžitou kapacitu všech provozních kapalin v celém prostoru haly;
3) zda jsou do této kapacity zahrnuty také kapaliny obsažené v právě demontovaných vozidlech;
4) množství kapalin, které může být současně přítomno v potrubních systémech a technologických zařízeních;
5) způsob odvzdušnění skladovacích nádrží;
6) místo vyústění případných odvětrávacích potrubí;
7) zda při odsávání, přečerpávání a skladování benzínu a dalších těkavých látek dochází k emisím VOC;
8) zda byly tyto emise kvantifikovány;
9) zda byly zahrnuty do rozptylového hodnocení;
10) pokud nebyly, na základě jakého odborného posouzení bylo rozhodnuto o jejich nezahrnutí.

3. LPG, CNG a klimatizační systémy

Dokumentace výslovně uvádí systém pro odsávání LPG, CNG a klimatizačních systémů.

Požadujeme proto uvést:

1) jaké konkrétní látky budou tímto systémem odsávány;
2) jejich předpokládané množství za rok;
3) způsob jejich zachycení a dalšího nakládání;
4) maximální množství těchto látek současně přítomné v areálu;
5) způsob zabezpečení proti úniku;
6) případné emise vznikající při jejich odsávání a manipulaci;
7) zda byly tyto emise zahrnuty do hodnocení vlivů na ovzduší.

Požadujeme, aby bylo jednoznačně doloženo, zda skutečnost, že uvedené technologie nejsou klasifikovány jako vyjmenované stacionární zdroje, byla nesprávně použita jako důvod pro jejich úplné vyloučení z rozptylového hodnocení.

4. Elektrická vozidla a vysokonapěťové baterie

Dokumentace uvádí samostatný prostor pro demontáž elektrických vozidel, demontáž trakčních baterií, řízené vybíjení, rozebrání baterií na jednotlivé moduly a jejich následné skladování v boxu s integrovaným filtračním systémem. Za nedostatečný považujeme údaj o kapacitě vyjádřený pouze jako „jednotky kusů týdně“.

Požadujeme proto uvést konkrétní:

1) maximální počet elektrických vozidel za týden;
2) maximální počet elektrických vozidel za rok;
3) maximální počet trakčních baterií současně přítomných v hale;

4) maximální hmotnost současně skladovaných baterií;
5) maximální dobu skladování baterií;
6) způsob kontroly jejich teploty;
7) způsob detekce přehřátí nebo tepelného úniku;
8) postup při manipulaci s poškozenou baterií;
9) způsob nakládání s baterií, kterou nelze bezpečně vybít;
10) způsob řešení požáru nebo tepelného úniku baterie.

Současně požadujeme vysvětlit, jaké konkrétní látky má zachycovat integrovaný filtrační systém bateriového boxu, jaká je jeho kapacita a za jakých provozních nebo havarijních stavů je využíván.

5. Havarijní rizika a vodohospodářské zabezpečení

Pozitivně lze hodnotit skutečnost, že podlaha haly má být vodohospodářsky zabezpečena a kanalizační vpusti mají být svedeny do bezodtoké vodohospodářsky zabezpečené jímky.

Pro posouzení dostatečnosti tohoto opatření však požadujeme uvést:

1) kapacitu bezodtoké jímky;
2) maximální množství kapaliny, které může být při havárii zachyceno;
3) zda kapacita jímky odpovídá největšímu reálně možnému havarijnímu úniku;
4) způsob kontroly jejího naplnění;
5) způsob ochrany před přetečením;
6) způsob nakládání s obsahem jímky po havárii;
7) způsob zachycení a likvidace kontaminovaných vod vzniklých při požáru nebo jiném havarijním zásahu.

6. Hluk

V hale bude instalováno více technologických zařízení, zejména odsávací zařízení, pneumatická čerpadla, hydraulické nůžky, kompresor, zvedací zařízení a další manipulační technika.

Požadujeme ověřit, zda jsou všechny tyto zdroje zahrnuty v akustickém modelu, a u významných zdrojů doložit jejich: LWA, provozní dobu, četnost provozu, umístění, případný současný provoz. Samostatně požadujeme ověřit provoz při otevřených sekčních vratech, kdy může docházet k přímému šíření hluku z vnitřních pracovišť do okolního prostoru.

7. Doprava vyvolaná provozem haly

Rozptylová studie uvádí, že intenzity dopravy byly převzaty z hlukové studie.

Požadujeme proto ověřit, zda dopravní bilance skutečně zahrnuje také:

1) příjem vozidel s ukončenou životností;
2) jejich přesuny mezi jednotlivými částmi areálu;
3) odvoz odsátých provozních kapalin;
4) odvoz demontovaných baterií;
5) odvoz demontovaných částí vozidel;
6) odvoz vzniklých odpadů;
7) případnou dopravu související s provozem jednotlivých technologických zařízení.

Pokud některé z uvedených pohybů v dopravní bilanci zahrnuty nejsou, požadujeme jejich doplnění.

Nová hala demontáže vozidel není pouze stavebním objektem, ale samostatným technologickým provozem, v němž bude docházet k demontáži vozidel, odsávání a skladování provozních kapalin, manipulaci s LPG/CNG a klimatizačními systémy a k demontáži a vybíjení vysokonapěťových baterií.

Za zásadní proto považujeme rozpor mezi detailním technologickým popisem těchto činností a skutečností, že rozptylová studie uvádí, že stacionární zdroje nejsou dále předmětem hodnocení.

Požadujeme proto jednoznačně doložit, že žádný významný zdroj emisí související s provozem nové haly nebyl z hodnocení vyloučen pouze z důvodu své klasifikace jako nevyjmenovaný stacionární zdroj. Současně požadujeme doplnit kvantifikaci kapacity haly, zejména u elektrických vozidel a trakčních baterií, množství odsávaných provozních kapalin, případných emisí VOC a dalších látek, kapacity a způsobu zabezpečení skladování, havarijních rizik, hluku a dopravy. Tyto vlivy požadujeme zahrnout do příslušných odborných hodnocení a současně do hodnocení kumulativních vlivů záměru OLK1061 s ostatními zdroji v dotčeném území.

XXIII. Nepříznivé rozptylové podmínky v lokalitě Prostějova

Za významný faktor pro posouzení vlivů záměru OLK1061 považujeme také meteorologické a rozptylové podmínky v lokalitě Prostějova.

Rozptylové podmínky určují schopnost atmosféry rozptylovat a ředit znečišťující látky. Závisí zejména na rychlosti a směru proudění vzduchu a na stabilitě atmosféry. Při stabilním zvrstvení a zejména při teplotních inverzích je vertikální promíchávání atmosféry omezeno a může docházet k hromadění znečišťujících látek v přízemní vrstvě.

V případě záměru OLK1061 považujeme tuto skutečnost za významnou zejména s ohledem na koncentraci více potenciálních zdrojů znečištění v dotčeném území a jejich možný současný provoz. Jedná se zejména o silniční dopravu, včetně nákladní dopravy, průmyslové a další stacionární zdroje, technologické zdroje záměru OLK1061, drcení a další mechanické zpracování odpadů, které může být zdrojem TZL, PM10 a PM2,5, manipulaci, nakládku,

vykládku a skladování materiálů, resuspendovanou prašnost z areálu a přilehlých komunikací a další zdroje znečištění v okolí a jejich kumulativní působení.

Za důležité proto považujeme, aby rozptylové hodnocení nevyhodnocovalo pouze průměrné nebo dlouhodobé meteorologické podmínky, ale aby bylo zřejmé, jak se výsledné imisní koncentrace mění při nepříznivých rozptylových situacích, zejména při slabém proudění vzduchu a stabilním zvrstvení atmosféry. ČHMÚ od 1. 4. 2025 používá pro hodnocení rozptylových podmínek mimo jiné ventilační index, který charakterizuje vertikální promíchávání, stabilitu atmosféry a horizontální transport znečišťujících látek. Za nepříznivé rozptylové podmínky jsou podle této metodiky považovány situace s ventilačním indexem ≤ 1 700 m²/s.

Požadujeme proto ověřit, zda rozptylové hodnocení OLK1061 dostatečně zohledňuje nepříznivé rozptylové situace relevantní pro lokalitu Prostějova a zda byly při modelování posouzeny také situace s omezeným rozptylem a kumulací více zdrojů znečištění.

Zvláštní pozornost požadujeme věnovat zejména:

1) PM10;
2) PM2,5;
3) celkovým tuhým znečišťujícím látkám (TZL);
4) prašnosti vznikající při drcení a mechanickém zpracování odpadů;
5) prašnosti při manipulaci, nakládce a vykládce materiálů;
6) resuspendované prašnosti;
7) emisím souvisejícím s pohybem nákladních vozidel;
8) souběhu uvedených zdrojů se stávajícími a dalšími připravovanými zdroji v okolí.

Požadujeme rovněž doložit, jaké meteorologické údaje a jaké období meteorologických dat byly použity pro rozptylové hodnocení, včetně údajů o rychlosti a směru větru a stabilitě atmosféry.

Současně požadujeme uvést, zda byly v modelu samostatně nebo kombinovaně vyhodnoceny scénáře odpovídající slabému proudění vzduchu, stabilnímu zvrstvení atmosféry, teplotní inverzi, současnému působení více významných emisních zdrojů. Za podstatné považujeme také posouzení délky trvání nepříznivých rozptylových situací, neboť samotný výskyt nepříznivých podmínek nemusí automaticky znamenat vysoké koncentrace. Význam výsledného imisního zatížení závisí rovněž na délce jejich trvání, výchozí úrovni znečištění, rozmístění zdrojů a množství emisí.

Požadujeme proto, aby bylo z rozptylového hodnocení jednoznačně zřejmé: jaké imisní pozadí bylo použito, jaké meteorologické podmínky byly použity, zda byly zahrnuty nepříznivé rozptylové situace, jaké koncentrace lze očekávat při jejich výskytu, jaký příspěvek k těmto koncentracím představují jednotlivé zdroje záměru OLK1061, jak se tyto příspěvky mohou sčítat s ostatními zdroji v území.

Za nedostatečné považujeme hodnocení, které vychází pouze z průměrných ročních koncentrací nebo průměrných meteorologických podmínek a současně neumožňuje posoudit situace, kdy dochází k omezenému rozptylu a současnému působení více zdrojů znečištění.

Požadujeme proto, aby byly nepříznivé rozptylové situace v lokalitě Prostějova zohledněny při hodnocení imisních vlivů záměru OLK1061 a aby bylo současně transparentně vyhodnoceno jejich kumulativní působení s dopravou, stávajícími provozy a dalšími záměry v dotčeném území.

XXIV. Vodní hospodářství – vodní bilance a zajištění vody

Předložené oznámení uvádí průměrnou produkci splaškových odpadních vod ve výši 1.733,58 m³/rok. Současně uvádí, že vlastní technologie nemají nároky na dodávku vody, přičemž voda má být využívána také ke kropení a omezování prašnosti, mytí ploch, čištění technologií, k dalším technickým účelům a případně k doplňování vody pro požární účely.

Z předložených údajů však není dostatečně zřejmé, jaká je celková vodní bilance záměru, z jakých zdrojů budou jednotlivé potřeby vody pokrývány a zda je zajištěna dostatečná dostupnost vody i v období dlouhodobého sucha. Za významné považujeme zejména propojení spotřeby vody s opatřeními proti prašnosti. Právě v období sucha lze současně očekávat zvýšenou potřebu kropení a omezování resuspendované prašnosti, zatímco dostupnost srážkové vody bude nejnižší.

Požadujeme proto doplnit zejména:

1) celkovou předpokládanou roční spotřebu vody;
2) množství vody spotřebované zaměstnanci;
3) množství vody potřebné pro kropení a omezování prašnosti;
4) množství vody pro mytí ploch;
5) množství vody pro čištění technologií;
6) množství vody pro ostatní technické účely;
7) množství vody vyčleněné pro požární účely;
8) zdroj vody pro každý z uvedených účelů;
9) předpokládaný podíl srážkové vody na celkové spotřebě;
10) způsob doplňování vody v období nedostatku srážek;
11) maximální denní spotřebu vody při plném provozu záměru.

Pokud má být retenční nádrž o objemu 40 m³ využívána jako zdroj vody pro technické účely, požadujeme jednoznačně doložit její vodní bilanci.

Je třeba uvést zejména:

1) z jakých ploch bude voda do nádrže přiváděna;
2) předpokládané množství vody přivedené do nádrže;
3) předpokládanou spotřebu vody z nádrže;
4) zda je nádrž určena také pro požární účely;

5) jaký minimální objem musí být v nádrži trvale zachován pro požární účely;
6) jaký využitelný objem tedy zůstává pro kropení a další technické účely;
7) způsob doplňování nádrže při nedostatku srážkové vody;
8) způsob zajištění provozu při dlouhodobém suchu.

Za důležité považujeme především doložení nejméně příznivého scénáře, kdy bude současně nízký přísun srážkové vody a vysoká potřeba vody pro kropení a omezování prašnosti. Požadujeme proto uvést, jak dlouho je systém schopen při plném provozu záměru zajišťovat potřebné kropení pouze z dostupné srážkové vody a jak bude postupováno po vyčerpání využitelného objemu retenční nádrže. Tento údaj je významný také pro posouzení reálné účinnosti opatření proti prašnosti. Pokud je kropení významným opatřením ke snižování prašnosti, musí být doloženo, že je jeho provoz zajištěn i v období, kdy je jeho potřeba nejvyšší.

Požadujeme proto doplnění úplné vodní bilance záměru včetně běžného provozu, maximální spotřeby a období dlouhodobého sucha.

XXV. Srážkové a potenciálně kontaminované vody

Vzhledem k charakteru záměru, zejména k manipulaci, skladování a mechanickému zpracování odpadů, pohybu nákladních vozidel a rozsahu zpevněných a manipulačních ploch, považujeme za nezbytné jednoznačně doložit také způsob nakládání se srážkovými a potenciálně kontaminovanými vodami.

Oznámení uvádí vsakování srážkových vod, odlučovače lehkých kapalin, retenční nádrž a vodohospodářsky zabezpečené plochy. Samotné uvedení jednotlivých ochranných prvků však podle našeho názoru neprokazuje jejich vzájemnou funkční návaznost, dostatečnou kapacitu ani schopnost systému bezpečně zvládnout běžné i mimořádné situace.

Požadujeme proto jednoznačně rozlišit:

1) čisté srážkové vody ze střešních ploch;
2) srážkové vody ze zpevněných ploch;
3) srážkové vody z manipulačních a skladovacích ploch;
4) potenciálně kontaminované vody;
5) vody vznikající při mytí a čištění;
6) vody vzniklé při havarijním úniku závadných látek;
7) případné kontaminované požární vody.

U každého vodního toku požadujeme uvést:

1) jeho předpokládané množství;
2) odvodňovanou plochu;
3) způsob zachycení a odvodu;
4) způsob předčištění nebo čištění;
5) kapacitu příslušného zařízení;

6) konečný způsob nakládání s vodou;
7) způsob kontroly funkčnosti systému.

Oznámení uvádí několik odlučovačů lehkých kapalin s rozdílnými kapacitami. Požadujeme proto jednoznačně doložit:

1) počet odlučovačů;
2) jejich přesné umístění;
3) plochy, které jednotlivé odlučovače odvodňují;
4) návrhový průtok jednotlivých zařízení;
5) jejich kapacitu a deklarovanou účinnost;
6) způsob a četnost kontroly a údržby;
7) způsob kontroly jejich funkčnosti;
8) způsob nakládání s odpady vznikajícími při jejich údržbě.

Současně požadujeme doložit, zda kapacita jednotlivých odlučovačů odpovídá skutečné ploše a charakteru odvodňovaných ploch a předpokládanému množství srážkových vod.

Pokud budou srážkové vody zasakovány do podloží, požadujeme doložit:

1) které konkrétní vody budou zasakovány;
2) zda se jedná pouze o vody po odpovídajícím předčištění;
3) lokalizaci vsakovacích zařízení;
4) jejich kapacitu;
5) návrhový srážkový úhrn;
6) způsob řešení přívalových srážek přesahujících kapacitu systému;
7) způsob ochrany podzemních vod před případným průnikem znečištění.

U vod pocházejících z ploch, na nichž může docházet k manipulaci s odpady, palivy, provozními kapalinami nebo jinými závadnými látkami, požadujeme jednoznačně doložit, za jakých podmínek mohou být tyto vody zasakovány a jak je zajištěno, že nedojde k průniku znečištění do půdy a podzemních vod.

Vzhledem k charakteru provozu požadujeme rovněž popsat postup při havarijním úniku provozních kapalin nebo jiných látek závadných vodám, zejména:

1) způsob okamžitého zachycení úniku;
2) způsob zabránění jeho vniknutí do kanalizace, vsakovacích zařízení a podloží;
3) kapacitu záchytných systémů;
4) způsob zachycení kontaminovaných srážkových vod;
5) způsob zachycení potenciálně kontaminovaných požárních vod;
6) jejich dočasné zadržení;
7) následný způsob nakládání s těmito vodami.

Za důležité považujeme zejména doložení největšího reálně možného havarijního scénáře a ověření, zda je pro něj kapacita záchytných, retenčních a dalších zabezpečovacích prvků dostatečná.

Systém nakládání s vodami požadujeme posoudit nejen za běžných provozních podmínek, ale také při přívalových a intenzivních srážkách, dlouhodobém suchu, současném provozu všech významných manipulačních a skladovacích ploch, havarijním úniku závadných látek, případném požáru a vzniku kontaminovaných požárních vod. Za nedostatečně doložené proto nepovažujeme samotné uvedení retenční nádrže, odlučovačů, jímek či vsakovacích zařízení, ale především absenci jednoznačného doložení jejich kapacitní a funkční návaznosti.

Požadujeme proto doložit, že navržený systém nakládání se srážkovými a potenciálně kontaminovanými vodami je schopen bezpečně fungovat při běžném provozu i při intenzivních srážkách, dlouhodobém suchu a havarijních situacích a že je současně dostatečně chráněna půda a podzemní voda před znečištěním.

XXVI. Územní plán a charakter provozu

Územní plán sice není předmětem vlastního rozhodování v procesu EIA a posouzení souladu záměru s územním plánem náleží do příslušných řízení podle stavebního práva. Požadujeme však, aby byly relevantní podmínky a charakter území vyplývající z platného Územního plánu Prostějov zohledněny při hodnocení vlivů záměru OLK1061.

Toto považujeme za významné zejména proto, že územní plán stanovuje způsob využití dotčeného území a současně vyjadřuje požadavky na ochranu kvality prostředí, hodnot území a podmínky pro umisťování některých způsobů využití. U příslušné plochy je proto třeba zohlednit také podmínky, za nichž je daný typ využití považován za přípustný, resp. podmíněně přípustný, zejména **požadavek, aby provoz nesnižoval kvalitu prostředí souvisejícího území, neohrožoval jeho hodnoty a nepřiměřeně nezvyšoval dopravní zátěž v obytných lokalitách**.

Nežádáme, aby orgán EIA v rámci tohoto řízení rozhodoval o souladu záměru s územním plánem. Požadujeme však, aby byly tyto skutečnosti zohledněny jako relevantní charakteristiky dotčeného území a jako podklad pro posouzení významnosti vlivů záměru. Za významné považujeme zejména to, že záměr **OLK1061 není pouze stavební změnou stávajícího objektu, ale zahrnuje změnu rozsahu a intenzity provozu, včetně navýšení zpracovatelské kapacity, nových technologických zařízení, demontáže vozidel s ukončenou životností, demontáže elektrických vozidel a trakčních baterií, případného zpracování kolejových vozidel, mechanického zpracování a drcení odpadů, nových skladovacích a manipulačních ploch, železniční a silniční nákladní dopravy, zvýšení intenzity pohybu nákladních vozidel.**

Požadujeme proto, aby při hodnocení vlivů nebylo vycházeno pouze z označení záměru jako „modernizace provozovny“, ale z jeho skutečného budoucího rozsahu, charakteru a intenzity provozu. Pro posouzení významnosti vlivů považujeme za důležité zohlednit také skutečnost, že v okolí provozovny se nachází obytná zástavba, zejména v prostoru ulic Janáčkova, Svatoplukova, Hvězda, Karlov, Švabinského, Pražská a Sokolská.

Požadujeme proto, aby při hodnocení vlivů byly v odpovídajícím rozsahu zohledněny zejména:

1) změna charakteru a intenzity provozu oproti současnému stavu;
2) dopravní zatížení obytných lokalit;
3) hlukové zatížení okolní obytné zástavby;
4) imisní zatížení území, zejména PM_{10}, $PM_{2,5}$ a dalšími relevantními znečišťujícími látkami;
5) kumulativní působení dopravy a dalších provozů;
6) vliv záměru na kvalitu prostředí souvisejícího území.

Za zvlášť významné považujeme dopravní hledisko. Pokud územní plán stanovuje podmínku, aby nedocházelo k nepřiměřenému zvýšení dopravní zátěže v obytných lokalitách, je podle našeho názoru relevantní, aby byly skutečné dopravní příspěvky záměru řádně vyčísleny a posouzeny také z hlediska jejich dopadu na obytné území. V této souvislosti požadujeme využít výsledky dopravního, hlukového a rozptylového hodnocení a vyhodnotit zejména nárůst nákladní dopravy, trasování této dopravy, její podíl na zatížení navazujících komunikací, průchod dopravy obytnými lokalitami, souběh s dopravou dalších provozů a celkový kumulativní dopravní příspěvek.

Požadujeme tedy nikoli posouzení právního souladu záměru s územním plánem v rámci procesu EIA, ale zohlednění relevantních podmínek, limitů a charakteristik území vyplývajících z platného Územního plánu Prostějov při hodnocení vlivů záměru. Současně požadujeme, aby byly výsledky hodnocení dopravy, hluku, ovzduší, prašnosti a dalších vlivů posouzeny ve vztahu k charakteru okolního území a k jeho využití, zejména s ohledem na blízkou obytnou zástavbu. Za podstatné považujeme, aby označení záměru jako „modernizace stávající provozovny“ nebylo samo o sobě považováno za dostatečné. Pro posouzení vlivů je rozhodující skutečný rozsah, charakter a intenzita budoucího provozu a jeho vztah k okolnímu území.

XXVII. Obavy veřejnosti ze zhoršení kvality života

Za významné považujeme také skutečnost, že v souvislosti s plánovaným rozšiřováním provozu vrakoviště u hlavního nádraží obyvatelé Prostějova podepisují druhou petici, kterou vyjadřují svůj nesouhlas s dalším rozšiřováním tohoto provozu.

Důvodem těchto obav je zejména očekávání, že další zvýšení kapacity a intenzity provozu může vést ke zhoršení kvality života v okolí, zejména v důsledku zvýšení dopravy, hluku, prašnosti, emisí a dalších provozních vlivů.

Tuto skutečnost nepředkládáme jako samostatný důkaz významnosti vlivů záměru, ale jako relevantní indikaci obav obyvatel dotčeného území, které je třeba při posuzování vlivů na veřejné zdraví a kvalitu života řádně zohlednit. Za důležité proto považujeme, aby se posouzení nezaměřovalo pouze na jednotlivé technické limity a průměrné hodnoty, ale také na

celkovou změnu podmínek života obyvatel v území po realizaci záměru, včetně kumulativního působení dopravy, hluku, prašnosti a dalších provozů.

Skutečnost, že **obyvatelé v krátké době přistupují již k druhé petici proti dalšímu rozšiřování provozu u hlavního nádraží, podle našeho názoru potvrzuje, že otázka dopadů tohoto záměru není pouze technickou otázkou kapacity areálu, ale je obyvateli vnímána jako otázka kvality jejich každodenního života a prostředí, ve kterém žijí.**

XXVIII. Hlavní důvody pro pokračování procesu EIA

Za rozhodující považujeme zejména těchto 14 skutečností:

Dvojnásobné zvýšení kapacity zpracování odpadů – z 30 000 na 60 000 t/rok.

Výrazné zvýšení kapacity zpracování vozidel s ukončenou životností – z 2.000 na 9.000 t/rok.

Výstavba nových objektů a zavedení nových technologických a venkovních činností.

Rozšíření mechanické úpravy odpadů včetně drcení, sekání, granulace a separace, při současně nedostatečně doložených emisních vstupech.

Nejednotnost dopravních údajů a nejasnost rozdílu mezi vozidly a pohyby vozidel.

Nejasný obsah kumulativního hodnocení „kumulativní záměr [5]“

Nedostatečně transparentní vyhodnocení kumulace OLK1061 s OLK1012, OLK878 a ostatními provozy v dotčeném území.

Riziko podhodnocení hluku v důsledku neúplného nebo nedostatečně transparentního akustického modelu.

Nedostatečně doložená reprezentativnost měření významných technologických zdrojů, zejména lisu Bronneberg RR-6.

Provoz v době od 17:00 do 22:00 a nutnost samostatně posoudit večerní provoz.

Významné riziko sekundární prašnosti z rozsáhlých manipulačních ploch, dopravy a pojezdů těžké techniky.

Specifická environmentální zátěž spojená s dopravou po ulici Za Sokolskou, tvořené starou nerovnou žulovou dlažbou, včetně dopravy souprav s volně loženým kovovým šrotem.

Kumulativní působení PM10, PM2,5, TZL, dopravy a dalších zdrojů při nepříznivých rozptylových podmínkách.

Nedostatečně doložené vodohospodářské řešení a vodní bilance, včetně funkčnosti opatření proti prašnosti v období sucha.

XXIX. Závěrečný požadavek

S ohledem na výše uvedené **žádáme, aby nebyl učiněn závěr, že záměr OLK1061 nemůže mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, aniž by byly níže uvedené skutečnosti řádně ověřeny, vyhodnoceny a vypořádány.**

Předložené podklady podle našeho názoru v několika zásadních oblastech neposkytují dostatečně transparentní a přesvědčivý podklad pro spolehlivé vyloučení významných vlivů záměru.

Jedná se zejména o:

1. skutečný rozsah a strukturu dopravy;
2. obsah a parametry použitého kumulativního scénáře;
3. kumulaci záměru OLK1061 se záměry OLK1012, OLK878 a dalšími relevantními zdroji;
4. úplnost akustického modelu a reprezentativnost použitých měření;
5. provoz a dopravu v době od 17:00 do 22:00;
6. emise a hluk z mechanické úpravy odpadů;
7. sekundární prašnost a kumulativní imisní zatížení;
8. technický stav a skutečné využívání komunikace Za Sokolskou;
9. úplnost vodní a srážkové bilance a funkční návaznost vodohospodářských opatření;
10. skutečný rozsah a intenzitu nových provozních činností.

Za zvlášť významnou považujeme skutečnost, že jednotlivé vlivy nelze posuzovat izolovaně. Záměr současně zvyšuje kapacitu a intenzitu provozu, rozsah manipulace a dopravy a počet potenciálních zdrojů hluku, emisí a prašnosti v území, které je již zatíženo dalšími provozy a dopravou. **Kumulativní působení proto představuje podstatnou součást zjišťovacího řízení.** Příloha č. 2 zákona č. 100/2001 Sb. výslovně požaduje zohlednit mimo jiné kumulaci vlivů záměru s vlivy jiných známých záměrů, a to realizovaných, povolených, připravovaných nebo uvažovaných. Považujeme proto za nezbytné, aby byly uvedené skutečnosti před rozhodnutím o dalším postupu řádně ověřeny a aby závěr zjišťovacího řízení vycházel z **úplných, vzájemně konzistentních a ověřitelných podkladů**.

XXX. Konkrétní požadavky na doplnění a ověření

S ohledem na výše uvedené připomínky považujeme za nezbytné, aby byly před dalším rozhodnutím o záměru odstraněny identifikované nejasnosti, rozpory a nedostatky v předložených podkladech. Nejde pouze o doplnění formálních údajů. Některé zjištěné skutečnosti mohou mít přímý vliv na výsledky akustického a rozptylového posouzení, hodnocení dopravní zátěže, posouzení kumulativních vlivů i hodnocení rizik spojených s

vodami a havarijními situacemi. Za zásadní proto považujeme, aby byly rozhodující údaje ověřeny ve vzájemných souvislostech a aby jednotlivá odborná hodnocení vycházela ze stejně vymezeného maximálního a reálně možného provozního scénáře.

Proto výslovně žádáme:

1. **řádné ověření výše uvedených nejasností a rozporů;**
2. **doplnění chybějících nebo nejednoznačných údajů;**
3. **transparentní doložení a vyhodnocení kumulace OLK1061 + OLK1012 + OLK878 a dalších relevantních zdrojů;**
4. **jednoznačnou identifikaci označení „kumulativní záměr [5]“, včetně vysvětlení jejich vztahu k současnému a navrhovanému provozu a vyloučení případného dvojího započtení jejich vlivů;**
5. **prokázání, že akustické a rozptylové modely vycházejí ze stejně vymezeného maximálního provozního scénáře;**
6. **samostatné posouzení emisních a hlukových vlivů drcení, sekání, granulace, separace, lisování a dalších mechanických úprav odpadů;**
7. **zvláštní posouzení provozu a jeho vlivů v době od 17:00 do 22:00, včetně dopravy a souvisejících manipulačních činností;**
8. **prověření technického stavu příjezdové komunikace Za Sokolskou**, zejména jejího povrchu a konstrukce, z hlediska rizika sekundární prašnosti, hluku a vibrací způsobovaných průjezdem nákladních vozidel a manipulací s odpady;
9. **ověření skutečného využívání této komunikace místním šetřením**, včetně jejího skutečného využití nákladní a těžkou dopravou;
10. **doložení úplné vodní a srážkové bilance záměru**, včetně současného a navrhovaného stavu, s uvedením množství splaškových, technologických a srážkových vod, rozsahu zpevněných a střešních ploch, způsobu jejich odvedení, akumulace, využití, čištění a vsakování; u srážkových vod současně doložení výpočtu jejich množství, návrhových srážek, kapacity retenčních a vsakovacích zařízení a posouzení jejich dostatečnosti při intenzivních srážkách;
11. **doložení způsobu ochrany podzemních a povrchových vod před znečištěním srážkovými vodami z manipulačních a odstavných ploch**, včetně specifikace relevantních znečišťujících látek, účinnosti odlučovačů lehkých kapalin a způsobu nakládání s vodami při havárii nebo při překročení kapacity retenčních či vsakovacích zařízení;
12. **posouzení možností dalšího snížení hluku, prašnosti a emisí již v rámci návrhu záměru**, nikoli až dodatečnými opatřeními po jeho realizaci.

Pokud některé z uvedených údajů nelze jednoznačně doložit nebo ověřit, žádáme, aby tato skutečnost byla v podkladech výslovně uvedena a aby byly odborně vyhodnoceny její důsledky pro spolehlivost výsledného posouzení.

Tento požadavek považujeme za důležitý i s ohledem na zákonný účel zjišťovacího řízení, jehož cílem je mimo jiné zjistit, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda má být dále posuzován podle zákona EIA.

XXXI. Návrh na další posouzení v procesu EIA

S ohledem na rozsah navrhovaného zvýšení kapacity a intenzity provozu, charakter nových technologií, předpokládanou dopravní zátěž, provoz v pozdních odpoledních a večerních hodinách, možné hlukové, imisní a prašné vlivy a zejména na nedostatečně doložené kumulativní působení záměru s dalšími provozy v území žádáme, aby bylo ve zjišťovacím řízení rozhodnuto, že záměr OLK1061 bude dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb.

Za této situace považujeme za předčasné a nedostatečně podložené učinit závěr, že významný vliv záměru na životní prostředí a veřejné zdraví lze spolehlivě vyloučit již na základě předloženého oznámení.

Pokud příslušný úřad dospěje k závěru, že některý z uvedených vlivů není významný, žádáme, aby tento závěr byl konkrétně, přezkoumatelně a věcně odůvodněn, zejména aby bylo uvedeno:

1. **z jakých údajů a podkladů úřad vycházel;**
2. **jaký provozní scénář pro hodnocení použil;**
3. **které kumulativní zdroje zohlednil;**
4. **které relevantní zdroje případně nezohlednil a z jakého důvodu;**
5. **na základě jakých konkrétních skutečností dospěl k závěru, že daný vliv není významný.**

Při rozhodování o dalším postupu proto žádáme, aby záměr OLK1061 nebyl posuzován izolovaně jako „modernizace stávajícího areálu“, ale v kontextu **významného zvýšení kapacity a intenzity provozu v území již zatíženém dopravou a dalšími průmyslovými provozy**. Podstatná není pouze velikost jednotlivých dílčích příspěvků záměru, ale také jejich vzájemná souvislost s dopravou, dalšími průmyslovými provozy a již existující environmentální zátěží území. Právě proto zákon při zjišťovacím řízení výslovně vyžaduje zohlednění kumulace s jinými známými záměry. Dokud nebudou tyto provozní a kumulativní souvislosti dostatečně ověřeny, považujeme za předčasné uzavřít, že významný vliv záměru lze vyloučit.

Proto žádáme, aby záměr OLK1061 pokračoval do řádného procesu EIA a aby v jeho rámci byly komplexně a vzájemně koordinovaně posouzeny jeho vlivy na životní prostředí a veřejné

zdraví, zejména vlivy dopravy, hluku, prašnosti, emisí, mechanické úpravy odpadů, vod a kumulativního působení s dalšími zdroji v území.

Děkujeme za řádné projednání našich připomínek a za jejich zohlednění při rozhodování o dalším postupu záměru.

Za Spolek AJDONY
Mgr. Jana Jílková
Ing. Jana Jaňourová