



KRAJSKÝ ÚŘAD

JIHOČESKÝ KRAJ

Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví

Oddělení IPPC a EIA

U Zimního stadionu 1952/2

370 76 České Budějovice



KUCBX015747S

Naše č. j.: KUJCK 131654/2022
Sp. zn.: OZZL 113865/2022/jikor SO
Vyřizuje: Ing. Jitka Kořínková
Telefon: 386 720 611
E-mail: korinkova@kraj-jihocesky.cz
Datum: 9. 11. 2022

Rozhodnutí

DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice (dále jen „krajský úřad“), jako příslušný správní orgán podle § 67 odst. 1 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a podle ust. § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), na základě oznámení, které podala společnost LASSELSBERGER, s.r.o., Adelova 2549/1, 301 00 Plzeň - Jižní Předměstí, IČO 252 38 078 zastoupená na základě plné moci společností Valbek, spol. s r.o., Vaňurova 505/17, 460 07 Liberec - Liberec III-Jeřáb, IČO 482 66 230 vyjádření dotčených správních orgánů a kritérií pro zjišťovací řízení uvedených v příloze č. 2 k zákonu,

rozhodl

podle ust. § 7 odst. 6 zákona, že záměr „**Linka B2 LB Borovany**“ **nemůže mít významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona.**

Identifikační údaje

1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 k zákonu:

Linka B2 LB Borovany

Záměr naplňuje bod 41 „Zařízení na výrobu keramických produktů vypalováním, zejména střešních tašek, cihel, žáruvzdorných cihel, dlaždic, kameniny nebo porcelánu s kapacitou od stanoveného limitu; výroba ostatních stavebních hmot a výrobků s kapacitou od stanoveného limitu.“ kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. (tzn. 25 tis. t/rok)

2. Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je umístění 1 nové výrobní linky B2 do stávajícího závodu společnost LASSELSBERGER, s.r.o. (nahradí stávající linku B1 a druhou projektovanou a zatím nerealizovanou linku). Předpokládaná roční kapacita výroby je 120 450 tun za současné spotřeby 165 000 t vstupní suroviny (současná roční kapacita výroby je 45 000 t keramických dlaždic za současné spotřeby 51 500 t vstupní suroviny).

3. Umístění záměru:

Kraj: Jihočeský
Obec: Borovany

Katastrální území: Borovany

Pozemky parcelní č.: st. 615/2, st. 615/3, st. 616/3, st. 618, st. 624/1, st. 624/2, st. 626, st. 627, st. 991, st. 993, st. 1034, 2106/1, 2106/22, 2106/23, 2106/24, 2106/25, 2106/27, 2106/35

4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměrem je umístění nové technologie do stávajícího areálu v Borovanech, kde v současné době probíhá výroba keramických dlaždic. Doprava bude, až do případného zprovoznění obchvatu, vedena z větší části po železnici a zbývající část po silnici. Realizace záměru nezvýší dopravní zatížení ulice Tovární a středu města Borovany. Vzhledem k charakteru a umístění stavby budou kumulativní vlivy ostatních staveb v blízkém okolí nepodstatné. Pokud dojde v budoucnu k realizaci východního obchvatu města Borovany v trase zakotvené v Územním plánu Borovany, bude tato stavba mít pozitivní vliv z hlediska dopravního napojení areálu. Doprava by se tak zcela vyhnula centru města a obytné zástavbě lemující ulici Tovární.

5. Stručný popis technického a technologického řešení:

Nová technologie bude umístěna do stávající haly a dalších objektů sloužících ke skladování a přípravě suroviny. Výroba je především zaměřena na produkci vysoce slinutých keramických dlaždic skupiny B1a s nasákovostí do 0,5%. Technologie v současných výrobních prostorách bude v rámci nové investice odstavena a nahrazena novou. Umístění nové linky si vyžádá stavební úpravy stávajících objektů přípravný hmot, rozprachové sušárny a výrobní haly. V rámci stavebních úprav bude z venkovního pohledu pouze prodloužena hala přípravný hmot o 8 m. Další stavební úpravy proběhnou uvnitř jednotlivých objektů. Veškeré stavební úpravy probíhají ve stávajícím průmyslovém areálu a z vnějšího pohledu nebudou změny postřehnutelné.

Rekonstrukce a nová výroba zahrnuje následující kroky:

Přípravná hmot:

Repase dvou drtičů, instalace dvou nových kontinuálních mlýnů. Vždy s řízením otáček frekvenčními měniči ke snížení spotřeby elektřiny. Bude zachována vykládka hmoty, podstatná část dopravníků a sil. Budou vyměněny motory a řízení k dosažení lepší spotřeby elektřiny. Bude nahrazena stávající rozprachová sušárna novou sušárnou. Jedná se o stejný typ sušení ve větším objemu a s nižší spotřebou plynu. Pro další redukci spotřeby plynu bude realizováno využití odpadního tepla z pece na přehřev spalovacího vzduchu sušárny a kalu. Základním spotřebičem elektřiny a plynu je válečková pec. Bude instalována nová válečková pec s výrazně nižší spotřebou plynu a elektřiny. To umožní využití odpadního tepla z chlazení, pálení, speciální typy hořáků, frekvenční měniče u motorů apod. Veškeré redukce plynu a elektřiny snižují emise CO₂ na jednotku produkce. V rámci investice bude v možnostech současných technologií realizovaná výrobní linka na nejvyšší úrovni efektivity spotřeby elektřiny, plynu a vypouštění CO₂. Z hlediska dalších emisí bude dosaženo všech požadovaných hodnot, limity budou na nejnižší možné úrovni, co současné technologie umožňují (fluorfiltr, filtry prachu, mokré filtry, vytápění v maximální míře odpadním teplem apod.)

Surovinové boxy – současné surovinové boxy projdou stavební sanací současných betonových konstrukcí a jistou modifikací. Tím bude zajištěno pohodlnější navážení surovin a zvýšená životnost současné betonové konstrukce.

Navážení a drcení – princip zavážení materiálu pomocí jeřábu bude zachován. U jeřábové technologie bude osazen řídicí systém, který bude definovat přesné rozmístění surovin v jednotlivých boxech. Jeřáby budou osazené vážicím systémem, který bude propojen s centrálním systémem sledování toku surovin. Dále bude jeřáb osazen řídicím systémem ovládní pásové dopravy a sledováním hladin materiálu v koncových násypkách, které slouží pro dávkování nového modulárního mlýna. Dále bude do kabiny jeřábu zaveden kamerový systém, který bude jeřábníka informovat o stavu přesypů na pasové dopravě. Elektrické zařízení, včetně kabeláže, bude vyměněno a nahrazeno novou efektivnější technologií. Technologie drcení projde strojní repasí a kompletní elektrickou výměnou. Soustava pasových dopravníků a jejich příslušenství bude modifikovaná včetně elektroinstalace a celého řídicího procesu včetně ovládacího systému.

Diskontinuální mlýn – nová přípravná bude vybavena zařízením míchání posypů. Tato část pokryje nutnou kapacitu nárůstu přípravy glazur, engob a posypů. Využijeme novou technologii míchání, která je výrazně jednodušší, efektivnější, má nižší spotřeby elektrické energie, má nižší odpady surovin, nižší spotřebu vody než klasické diskontinuální mletí.

Kontinuální modulární mlýn – 2 nové třimodulární kontimlýny nahradí 2 současné kontimlýny. Dávkování vstupních surovinových hmot do modulárního mlýna bude zajištěno novým dávkovacím systémem, který bude plně automatický a rozšířen o jedno dávkovací zařízení navíc.

Třimodulární mlýn bude mít zvýšenou efektivitu mletí. Nový výkon je odhadován na 30 t/h. Výstup bude osazen kontinuálním průtokoměrem, který bude sledovat produkci keramické suspenze. Vyrobená keramická suspenze bude procházet vibračním síťováním a demagnetizačním procesem (oddělení železa od keramické suspenze).

Homogenizační nádrže – současné homogenizační nádrže budou i nadále využívány pro novou produkci. Dále by mělo dojít k výstavbě dvou skladovacích nádrží. Všechny homogenizační nádrže budou nově osazené kontinuálním měřením hladin, aktivním ovládním míchačů, čerpadel a polohovými čidly.

Nová rozprachová sušárna – současná technologie rozprachové sušárny (RS) bude zbourána a nahrazena novou rozprachovou sušárnou. Ta bude postavena v současné hale, kde se nachází dostatečný prostor pro novou technologii. Výkon nové sušárny je odhadován na výpar 14 000 l/h. Původní rozprachová sušárna byla vybavená vodním filtrem. Nová technologie sušení bude vybavena suchou filtrací. To bude mít za následek snížení spotřeby vody, která se v minulosti používala na filtraci. Odprašky, které budou vznikat z cyklonů a suchého filtru se budou vracet přes regenerační zařízení zpět do výroby. U nové rozprachové sušárny se počítá s využitím odpadního tepla z pece přes tepelný výměník. Tím se sníží energetická náročnost pro výrobu keramického granulátu.

Doprava granulátu z RS do sil

Z výpadu RS bude granulát dopadat na pásový dopravník, který distribuuje granulát na vibrační síto, kde se odstraní větší frakce keramického granulátu. Keramická hmota, která projde přes síto padá na další pasový dopravník, který je osazen váhou. Vážení je zavedeno opět do centrálního systému měření. Následně je keramický granulát přes elevátor a soustavou pasových dopravníků transportován do současných zásobníků. Celá pasová doprava je řízená automatickým systémem a cílové silo bude voleno na základě výrobního programu. Doprava bude osazena filtračním systémem, který bude snižovat prašnost na jednotlivých přesypech.

Zásobníky keramického granulátu

Současná sila, která jsou využívána pro výrobní linku B1, budou i nadále využita pro novou výrobní linku. Skladba sil je 12 betonových zásobníků a 6 ocelových zásobníků. Betonová sila projdou určitou sanací, ocelová nejeví známku většího poškození. Sila budou osazena novými kontinuálními a havarijními sondami. Současná kapacita sil by dle výpočtů měla být dostatečná i pro nový provoz. Sila budou rovněž odsávána filtračním zařízením.

Odsávání pasové dopravy – Veškerá pasová doprava a příslušné zařízení budou odsávány. Pasová doprava od surovinových boxů do podávacího zařízení modulárního mlýna bude rovněž odsávána. Odsávána bude rovněž pasová doprava od rozprachové sušárny do sil a následně od sil do lisu.

Vysavač – bude sloužit pro vysávání jednotlivých podlaží, v prostoru pasové dopravy a zásobníků pro keramický granulát.

Odpad – Odprašky z filtrů budou pomocí soustavy šnekových dopravníků dopraveny na odpadní pás a zavedeny do surovinového boxu.

Výrobní linka – B2

Doprava granulátu ze sil do lisů

Keramický granulát ze sil bude pomocí soustavy nových pasových dopravníků, vibračního síta a magnetického separátoru dopraven do vážicího a dávkovacího zařízení. Tato část zařízení bude zkombinovaná společně s technologií suchého barvení, kde bude docházet k produkci barevných hmot. Dále bude technologie návozu granulátu rozšířena o recyklaci odřezků velkoformátových desek, které vznikají při lisování. Dle předepsané receptury se materiál sype na sběrný vozík pásu lisu. Celý systém je řízen automatickým systémem.

Lisování, sušení a doprava výlisků

Lisovna bude osazena dvěma lisy o síle 17 000 tun a 21 000 tun. Lisované budou velkoformátové desky o tloušťkách 8, 9, 10 a 20 mm. Uvažované formátové složení se bude pohybovat od formátu 60x60 cm až po formát 120x240 cm.

Chlazení lisů

Lisy budou chlazeny pomocí olejového chlazení, kde každý lis bude mít svou chladicí jednotku. Jedná se o klasickou výměňkovou jednotku tvořenou výměníkem a ventilátorem s přívodním a odvodním potrubím s olejem. Jedná se o uzavřený cyklus.

Odsávání lisu

Lis a jeho příslušenství bude odsáváno samostatným filtrem.

Sušení

Každá linka bude osazena horizontální sušárnou (pro každý lis jedna), která bude sloužit pro usušení vylisovaných syrových dlaždic. Horizontální sušárna bude vícepatrová o délce cca 22 m a užité šířce cca 3 m. Délka sušení je v závislosti na velikosti a tloušťce formátu a bude se pohybovat od 30 po 80 minut. Horizontální sušárna bude napojena na odpadní teplo z pece. Tím se sníží energetická náročnost na sušení. Ze stavebního hlediska bude sušárna postavena na rovnou betonovou podlahu a ve střeše bude připraven prostup na komín.

Glazovací linky

Za každou sušárnou budou výrobky transportovány na glazovací linku, která bude osazena ventilátory, zdobícím zařízením, případně chladícím zařízením před vstupem do digitálního tisku, digitálním tiskem a filtrací. Glazovací linka bude ukončena automatem, který bude výlisky zakládat do transportních rolnových boxů.

Výpal – Pec

Výlisky z glazovacích linek budou transportovány v rolnových boxech za pomoci automaticky laserem naváděných vozíků (LGV) na vstup pece. Pec bude dvoupatrová. Výpal v peci bude trvat v závislosti na tloušťce a velikosti výlisku od cca 50 minut až po 112 minut. Dlaždice budou do pece vstupovat vedle sebe a budou tak tvořit "nekonečný koberec". Délka pece se bude pohybovat kolem 150 m. Pec se bude skládat z předsušárny,

výpalu a chlazení. V žárovém pásmu se bude teplota pohybovat okolo 1200 °C. Výkon pece je závislý na formátovém složení výroby, ale předpokládaný výkon se bude pohybovat okolo 4 mil. m²/rok. Bude se jednat o nejdelší pec v ČR, pro kontinuální výrobu outdoorových dlaždic. Výstup z pece bude napojen na dopravník, který bude vypálené dlaždice dopravovat do vykládacích zařízení. Vypálené dlaždice budou ukládány na ocelová plata. Pec bude na výstupu osazena odpadním dopravníkem, který umožní poškozené výrobky transportovat do kontejneru. Odpadní teplo z pece se bude využívat pro přehřev horizontálních sušáren za lisy, rozprachové sušárny a pro přehřev spalovacího vzduchu pro hořáky pece. Pec bude postavena na rovnou betonovou podlahu a komíny budou procházet střechou.

Automatická doprava

Automatická doprava bude sloužit pro transport rolnových boxů, ocelových plat a europalet. Tato doprava nahradí současnou manipulaci produktů vysokozdviznými vozíky. Na ocelových platech bude dlažba uložena v jednotlivých vrstvách a do předepsané výšky. Na europaletách bude dlažba zabalená v papírových kartónech a svázaná páskami. Automatická doprava bude použita v určitých zónách. Především se bude jednat o oblast za pecí, mezi kalibrační, třídící a balící linkou. Pohyb automatické dopravy – vozíků se řídí naprogramováním přesné trasy a činnosti. Vozíky mají parkovací místa s nabíjecí stanicí, kde se stále nabíjí náhradní baterie, která je v případě potřeby vyměněna za prázdnou z vozíku. Bateriová místa jsou osazena odsáváním.

Třídění a balení

Toto strojní zařízení se dá rozdělit do dvou sekcí. První část je kalibrování a druhá třídění.

Pro každé patro pece je určena jedna kalibrační a jedna třídící linka.

Kalibrační linka bude sloužit k odstranění fazet. Fazeta se nachází na hraně dlaždice. Tímto se bude hrana rektifikovat. Kalibrační linka bude osazena filtračním zařízením, které bude sbírat a filtrovat obrus z hran. Kalibrační zařízení bude posazeno do protihlukové kabiny, která zamezí šíření vysokého hluku do haly a okolí.

Třídící linka bude sloužit k následnému třídění podle kvality, kontrole dlažby, balení do kartonu a uložení na paletu. Při třídění se sledují tři hlavní parametry. První dva parametry jsou tvarového charakteru, a to rovinnost a rovnoběžnost. Posledním parametrem je kvalitativní sledování povrchu dlaždice. Povrch dlaždice snímají digitální kamery s vysokým rozlišením. Na základě předepsaných parametrů a referenčních vzorků jsou hotové výrobky tříděny do jednotlivých jakostí a odstínových šarží. Při nesplnění kvalitativních parametrů je výrobek z linky vyřazen. Po třídění jde zboží do druhé fáze balení. Po lepení a zabalení do kartonu jde zabalené zboží na paletizační linku. Zde jsou výrobky skládané na paletu a následně pomocí automatické dopravy transportovány do balícího stroje.

Balící linka je poslední zařízení, které slouží pro zabalení celé palety. Proces balení nejprve prochází páskování. Páskování na paletě je prováděno v horizontálním a vertikálním směru. Zapáskované zboží jde do poslední fáze, kde je zboží zabaleno do teplem smrštitelné folie, která se následně plynovým hořákem zataví a zabalená paleta je opatřena identifikačním štítkem. Z výstupu balící linky si zboží přebírá logistika. Maximální kapacita balící linky bude 50 palet za hodinu.

Skladování hotových výrobků – zabalené a označené výrobky jsou skladovány v krytých prostorách závodu. Palety s dlaždicemi jsou skladovány do figur podle druhu výrobku, odstínu, rozměru a jakosti.

Doprava

Větší část dopravy generované záměrem bude vedena po železnici. Objem dopravy vedené po železnici bude zaručovat, že nebude zvýšen počet silničních vozidel v ulici Tovární a středu města Borovany zajišťujících přepravu surovin nebo výrobků z/do areálu LASSELSBERGER, s.r.o. Dle upřesnění oznamovatele po jednáních s provozovatelem železniční nákladní dopravy bude po železnici ročně dopravováno minimálně 105 000 t surovin a 79 500 t výrobků. Po silnici bude ročně dopravováno maximálně zbývajících 60 000 t surovin a 40 500 t výrobků. Pomocné suroviny v ročním objemu 345 t budou dopravovány po silnici. V současnosti je ročně po silnici přepravováno 51 500 t surovin, 45 000 t výrobků a 345 t pomocných surovin. Po realizaci záměru bude roční počet průjezdů ulicí Tovární cca 8 100.

6. Oznamovatel:

LASSELSBERGER, s.r.o., Adelova 2549/1, 301 00 Plzeň - Jižní Předměstí
IČO: 252 38 078

7. Zpracovatel oznámení:

Ing. Zdeněk Skořepa, ze společnosti Valbek, spol. s r.o., Vaňurova 505/17, 460 07 Liberec - Liberec III-
Jeřáb, IČO 482 66 230, který je autorizovanou osobou podle § 19 zákona.

Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu:

Výstavbou ani provozem záměru nedojde k významnému zásahu do životního prostředí, ani nedojde k ohrožení zdraví obyvatel. Záměr, tak jak je popsán, bude mít pouze mírný negativní vliv na ovzduší a hluk, ostatní vlivy

jsou méně významné. Celkový přehled všech vlivů a zhodnocení jejich významnosti viz dále body I., II. a III. odůvodnění rozhodnutí. Z hlediska současné úrovně zatížení území lze, s ohledem na charakter záměru, považovat záměr, ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví, za přijatelný. Proces posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje realizaci záměru z hlediska akceptovatelnosti a únosnosti území. Z hlediska tohoto nebyl nalezen natolik závažný faktor, který by bránil realizaci předloženého záměru při předpokladu plnění všech relevantních povinností daných platnou legislativou. V oznámení záměru jsou konkretizovány všechny charakteristiky a ukazatele vlivů záměru na životní prostředí požadované v příloze č. 3 k zákonu. Předložené oznámení je zpracováno na úrovni stávajících podkladů, zejména projektové dokumentace záměru, legislativních předpisů a rešerše základních složek životního prostředí. Na základě vyhodnocení kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu, oznámení záměru a vyjádření k němu uplatněných, dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr nemá významný negativní vliv na životní prostředí a nepodléhá posuzování podle zákona.

I. Charakteristika záměru

Předkládaným záměrem je náhrada stávající výrobní linky se zastaralou technologií a nízkou výrobní kapacitou v areálu společnosti LASSELSBERGER, s.r.o. novou moderní linkou s větší kapacitou.

II. Umístění záměru

Záměr je umístěn ve stávajícím výrobním závodě v průmyslové zóně města Borovany v prostoru vymezeném jednokolejnou železniční tratí vedoucí z města České Velenice do Českých Budějovic a silnicemi II/157 a II/155. Záměr je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací (Územní plán Borovany).

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů

Z provozu nové linky přímo nevyplývají žádná zdravotní rizika pro obyvatelstvo v širším okolí. Proces výroby bude dostatečně odhlučněn tak, aby vlivem provozu výroby a vzduchotechnických jednotek nedocházelo k navýšení hlukové zátěže v chráněných prostorech pro bydlení. Vytápění bude řešeno stejně jako v současné době, tj. plynovými sálavými zářiči a plynovými kotli. Doprava surovin a výrobků v současnosti probíhá po ulici Tovární. Za stávající kapacity výroby se jedná o cca 25 jízd nákladních vozidel za den (v denní době). Několika násobné navýšení výrobní kapacity závodu vyvolá odpovídající navýšení dopravy vstupních surovin a hotových výrobků. Aby se předešlo zhoršení stavu z hlediska hluku a emisí ze silniční dopravy, bude většina dopravy převedena na železnici. Doprava v ulici Tovární a navazujících komunikacích tak zůstane na stávající úrovni. Na základě výsledků akustického posouzení a rozptylové studie lze konstatovat, že hluková zátěž a znečištění ovzduší z provozu záměru, včetně související dopravy, nepřekročí hranici, která by mohla znamenat ovlivnění zdraví obyvatelstva a nezhorší významně stávající situaci v lokalitě. Záměr nebude zdrojem emisí pachových látek.

Vlivy na ovzduší a klima

Hlavními zdroji znečišťování ovzduší budou technologické jednotky na výrobu keramických dlaždic, které využívají v procesu přípravy hmot, vypalování a sušení zemní plyn. Dalším zdrojem znečištění budou emise zejména z nákladní dopravy. Pro zhodnocení vlivů stavby a provozu navrhované technologie na ovzduší byla zpracována rozptylová studie, která byla přílohou oznámení. Hodnocení bylo provedeno pro následující škodliviny: Oxid dusičitý - NO₂, Oxidy dusíku - NO_x, Oxid uhelnatý - CO, Benzo(a)pyren - BaP, Poletavý prach o velikosti menší než 10 μm - PM₁₀ a Poletavý prach o velikosti menší než 2,5 μm - PM_{2,5}. Přípustné imisní limity stanovené zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění a prováděcími předpisy k zákonu nebudou překračovány kromě ukazatele PM₁₀, kde ale nebude převyšován počet přípustných překročení. Nová technologie bude splňovat požadavky na nejlepší dostupné techniky (BAT) a bude efektivněji využívat energetických médií s lepšími emisními parametry než linka stávající. Realizace záměru je vzhledem k očekávaným vlivům na ovzduší možná.

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

Hluková zátěž je způsobena provozem technologie, vzduchotechniky a rovněž dopravní zátěží zajišťující dovoz surovin pro výrobu a expedici hotových výrobků, v zanedbatelné míře osobní vozidla zaměstnanců. V průběhu realizace stavby se bude jednat o hlukové zatížení způsobené automobily dodavatelů stavby, stavebními mechanismy. Doprava v ulici Tovární a navazujících komunikacích zůstane na stávající úrovni, protože většina dopravy bude vedena po železnici. Pro zhodnocení vlivu hlukové zátěže vyvolané provozem areálu byla zpracována hluková studie, která byla součástí oznámení. Ze závěrů hlukové studie vyplývá, že budou dodrženy hygienické limity hluku v nejbližším, resp. nejvíce dotčeném chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb. Zároveň záměr akusticky významně nezmění pozadovou hlukovou situaci v území. V referenčních bodech, u kterých je již v dnešní době detekováno překročení stanoveného hygienického limitu, dojde k nulovému navýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku. V ostatních referenčních bodech půjde o akusticky nevýznamné navýšení ekvivalentní hladiny hluku, které nebude mít vliv na vznik nových nadlimitních

stavů v posuzovaném území. Rozsah vlivu realizace a provozu posuzovaného záměru na hlukovou situaci lze hodnotit jako málo významný.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Dešťové vody zachycené ze střech a z manipulačních ploch jsou v současnosti odváděny do kanalizace. Po realizaci záměru se způsob odvádění dešťových vod nezmění. Jejich množství zůstane stejné. Vzhledem k navýšení počtu zaměstnanců dojde k mírnému nárůstu splaškových vod ze sociálních zařízení, sprch, kantýny apod. Splaškové vody budou stejně jako v současnosti odvedeny kanalizačním systémem na čistírnu odpadních vod s dostatečnou kapacitou. V technologickém procesu bude stejně jako nyní používána voda čerpaná z řeky Stropnice a zčásti voda pitná z veřejného vodovodu. Pitná voda je využívána při výrobě glazur, mytí glazovací linky a k čištění trubek, k chlazení atp. Odběr vody ze řeky Stropnice je využíván při výrobě záměsové suspenze do procesu kontinuálního mletí a v technologických operacích při čištění linky. Technologické odpadní vody jsou opět využity v procesu výroby jako záměsové. Oproti stávající lince bude vzhledem k navýšení výroby spotřebována veškerá technologická odpadní voda. Technologické odpadní vody tedy nebudou ze záměru odváděny. Lokalita záměru leží v ochranném pásmu vodního zdroje Hluboká u Borovan vrty BJ-1, BJ-2. Nahrazení stávající výrobní linky posuzovanou linkou neovlivní výše uvedené vodní zdroje. Vlivy záměru na povrchové a podzemní vody budou nevýznamné.

Vlivy na půdu

Posuzovaný záměr bude realizován ve stávajícím výrobním areálu LASSELSBERGER s.r.o. v Borovanech. Nová technologie bude osazena do objektů dnes využívaných pro současnou výrobu. Pozemky jsou zařazeny jako ostatní plochy nebo zastavěné plochy a nádvoří. Pozemky dotčené stavbou záměru tedy nejsou součástí zemědělského půdního fondu (ZPF), a ani pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) nebudou záměrem dotčeny. Realizace posuzovaného záměru nemá vliv na půdu.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Záměrem dotčené pozemky leží mimo ložiska nerostných surovin, registrovaná poddolovaná nebo sesuvná území. Přírodní zdroje ani zdroje nerostných surovin nebudou záměrem dotčeny. Záměrem nebudou poškozeny geologické ani paleontologické památky. Ovlivnění horninového prostředí a přírodních zdrojů lze z hlediska rozsahu hodnotit jako nulové, jeho významnost též jako nulovou.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Původní přírodní charakteristiky zájmového území jsou zásadním způsobem změněny. Hodnotné ekosystémy se zde nenacházejí. Osazení nové technologie bude probíhat ve stávajících objektech s jejich částečnou rekonstrukcí. Nepředpokládá se zásah do areálové zeleně ani s jejím rozšířením, což neumožňuje výrobní prostory závodu. Vzhledem k umístění záměru do stávajících stavebních objektů nelze očekávat výskyt zvláště chráněných druhů rostliny či živočichů dle vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Záměr se nachází mimo zvláště chráněná území. Záměrem nebude dotčen žádný významný krajinný prvek (VKP) a nebude zasahovat do žádného z prvků územního systému stability (ÚSES). Příslušný úřad také vyloučil, že by uvedený záměr mohl mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí. Vlivy záměru na faunu a floru jsou nevýznamné.

Vlivy na krajinu

Záměr představuje náhradu dnes provozované technologie výroby keramických dlaždic za novou, modernější a výkonnější linku. Technologie bude umístěna do průmyslového areálu v intravilánu města Borovany do prostor stávající výrobní haly, která zůstane z vnějšího pohledu beze změny. Rovněž budou využity další objekty pro přípravu keramické hmoty, kde dojde u jedné budovy k jejímu rozšíření, což ale nebude z celkového pohledu patrné. Realizace záměru tedy nebude znamenat vytvoření nového významného prvku v krajině, poněvadž záměr je realizován ve stávajícím areálu a nejedná se o novostavbu ve volné krajině. Nedochozí ke změně poměru krajinných složek, protože není přímo dotčena žádná pozitivní složka krajiny, jde o dílčí změny uvnitř krajinné složky stávajícího průmyslového areálu. Realizací záměru nedojde ke snížení pozitivních hodnot krajinného rázu.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Záměrem nebudou přímo ovlivněny žádné kulturní památky. Kulturní hodnoty nemateriálního charakteru nebudou dotčeny.

Celkově byly v oznámení negativní vlivy realizace záměru na jednotlivé složky životního prostředí vyhodnoceny jako akceptovatelné.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Krajský úřad obdržel dne 16. 9. 2022 oznámení záměru „**Linka B2 LB Borovany**“, které bylo podáno společností LASSELSBERGER, s.r.o., Adelova 2549/1, 301 00 Plzeň - Jižní Předměstí, IČO 252 38 078 zastoupenou na základě plné moci společností Valbek, spol. s r.o., Vaňurova 505/17, 460 07 Liberec - Liberec III-Jeřáb, IČO 482 66 230. Oznámení podle přílohy č. 3 k zákonu zpracoval Ing. Zdeněk Skořepa, ze společnosti Valbek, spol. s r.o., Vaňurova 505/17, 460 01, Liberec - Liberec III-Jeřáb, IČO 482 66 230, který je autorizovanou osobou podle § 19 zákona. Předložené oznámení splňovalo náležitosti dle § 6 odst. 5 zákona, proto příslušný úřad zahájil zjišťovací řízení dopisem č. j.: KUJCK 114855/2022 ze dne 20. 9. 2022. Informace o zahájení zjišťovacího řízení byla v souladu s § 16 zákona zveřejněna na úřední desce Krajského úřadu Jihočeského kraje dne 21. 9. 2022 a na úřední desce města Třeboň dne 22. 9. 2022. Zároveň bylo oznámení rozesláno k vyjádření dotčeným správním orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům. Rovněž bylo oznámení záměru, vč. informace o probíhajícím zjišťovacím řízení, zveřejněno na internetových stránkách České informační agentury životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) - kód záměru JHC1040, a na stránkách Krajského úřadu Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví (<https://zp.kraj-jihocesky.cz>). Lhůta k vyjádření k oznámení byla do 21. 10. 2022. Cílem zjišťovacího řízení je u záměrů a jejich změn uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až h) zákona zjištění, zda mohou mít významný vliv na životní prostředí, případně zda záměr může samostatně nebo ve spojení s jinými mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, a tedy podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle tohoto zákona. Při určování, zda záměr nebo jeho změna může mít významné vlivy na životní prostředí, přihlíží příslušný úřad vždy k povaze a rozsahu záměru, k jeho umístění, k obdrženým vyjádřením a k okolnosti, zda záměr nebo jeho změna dosahuje svou kapacitou limitních hodnot uvedených v příloze č. 1 k zákonu u záměrů příslušného druhu kategorie II.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

- Oznámení záměru „Linka B2 LB Borovany“ zpracované v září 2022 dle přílohy č. 3 k zákonu Ing. Zdeňkem Skořepou, včetně akustické studie (RNDr. Zuzana Flegrová, Ph.D., září 2022) a rozptylové studie (Ing. Marek Hladík, září 2022)
- Vyjádření uvedená v bodě 4.

Krajský úřad obdržel k oznámení záměru od dotčených správních orgánů souhlasná vyjádření bez připomínek. Požadavek na posuzování záměru vznesla dotčená veřejnost dle § 3 písm. i) bodu 2 zákona a veřejnost. Připomínky dotčené veřejnosti a veřejnosti jsou vypořádány níže v bodě 5. rozhodnutí v rámci vypořádání obdržených vyjádření. Dotčené územní samosprávné celky se k oznámení nevyjádřily.

Z obdržených vyjádření vyplývá, že k záměru nebyly vzneseny závažné připomínky, které by nebylo možno v následujících fázích přípravy záměru účinně a beze zbytku řešit, a které by zásadním způsobem zpochybnilly nebo bránily případné realizaci záměru. Příslušný úřad tedy na základě výše uvedeného nepovažuje za nutné, aby záměr byl posuzován podle zákona, neboť vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou jednoznačně určeny a není potřeba je v dalším procesu posuzování upřesňovat a doplňovat.

4. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v rámci zjišťovacího řízení v zákonné lhůtě:

- Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích vyjádření ze dne 14. 10. 2022, č. j.: KHSJC 29127/2022/HOK CB-CK
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát České Budějovice vyjádření ze dne 18. 10. 2022, zn.: ČIŽP/42/2022/5462
- Calla - Sdružení pro záchranu prostředí, z.s. ze dne 21. 10. 2022
- Veřejnost ze dne 19. 10. 2022
- Veřejnost ze dne 21. 10. 2022

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje (KHS JČ) nemá k záměru žádné připomínky a nepožaduje další posouzení záměru.

Vypořádání: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Česká inspekce životního prostředí (ČIŽP) nemá k záměru žádné připomínky a nepožaduje jeho další posouzení.

Vypořádání: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Calla - Sdružení pro záchranu prostředí, z.s. ve svém vyjádření uvádí: „**1)Doprava** Záměr předpokládá více než 2,5 násobné navýšení produkce v závodě Lasselsberger, přičemž je deklarováno, že nedojde k navýšení nákladní

automobilové dopravy a že zvýšené přepravní nároky budou pokryty téměř výhradně železniční dopravou. Přesun přepravy materiálu ze silnice na železnici je samozřejmě vítaný, ale již dnes záleží na ekonomice a proto není příliš využíván.

Naplňování uvedeného předpokladu je velmi obtížně kontrolovatelné a v případě, že záměr skončí rozhodnutím ve zjišťovacím řízení, nebude navíc ani nijak vymahatelné. Odkaz na navazující řízení nepovažujem za akceptovatelný, protože v územním či stavebním řízení je oproti zjišťovacímu řízení zúžený okruh dotčených subjektů, které se mohou v rámci daných řízení k záměru vyjadřovat. V této fázi přípravy záměru proto považujeme za jedinou možnost kontroly realizace deklarovaného způsobu navýšené přepravy po železnici uvést podmínku železniční přepravy o definovaném objemu do závazného stanoviska EIA. S tím souvisí i možnost následné kontroly případných změn záměru v navazujících řízeních, a to v rámci verifikace záměru podle §9a odst. 6.

V kapitole B.II.7 Doprava je konstatováno, že navýšení produkce by znamenalo zvýšení jízd nákladních automobilů v ulici Tovární až na 65 průjezdů denně (ze současných 25 průjezdů), tj. nárůst o cca 40 průjezdů. Dále je konstatováno, že „... Alternativně je řešena možnost využití železniční dopravy pro dovoz části surovin a expedici hotových výrobků...“. Z této formulace a obecně z celkového vyznění oznámení EIA v otázce využití přepravy po železnici vyplývá, že oznamovatel není na tento způsob přepravy aktuálně vůbec připraven, což jen posiluje domněnku, že se jedná o účelovou argumentaci pro potřeby zjišťovacího řízení. Požadují proto, aby byl záměr posouzen celým procesem EIA a zakončen vydáním závazného stanoviska.

V dokumentaci EIA do návrhu závazného stanoviska požadujeme zařadit podmínku, že nedojde k nárůstu jízd nákladních automobilů na stávajících komunikacích v intravilánu města Borovany. Oznamovatel bude dodržování této podmínky dokládat pravidelnou každoroční zprávou zastupitelstvu města Borovany, ze které bude zřejmý objem navezeného materiálu, expedované objemy výrobků a způsob přepravy. V případě využití přepravy po železnici bude tato skutečnost odpovídajícím způsobem rovněž doložena. Plnění této podmínky bude platné do doby zprovoznění obchvatu města Borovany. Rovněž v době realizace záměru nelze počítat se zprovozněním obchvatu Borovan východně od města, který by i podle Oznámení mohl odvést podstatnou část dopravy surovin a výrobků z nové linky z centra města. I přestože je obsažen v územním plánu, samospráva města Borovany se v uplynulých letech vyjadřovala proti jeho realizaci.

2) Akustická studie – měření hluku

V akustické studii je konstatováno, že bylo provedeno měření hluku ze stacionárních zdrojů hluku, měřícím bodem byl bod M3 umístěný na rohu Tovární a Polní ulice. Dále bylo provedeno měření hluku ze stávající dopravy, a to ve zvolených měřících bodech M1 a M2.

Měření hluku je provedeno nevěrohodně - chybí popis způsobu měření hluku, použitý zvukoměr, chyba měření a celá řada dalších parametrů nebo úkonů, které mají být při měření hluku zohledněny nebo provedeny. Uvedené údaje lze v současné době změřit i v aplikaci na mobilním telefonu, ovšem věrohodnost takového měření a následná interpretace naměřených výsledků je vzhledem ke kvalitě zvukového snímače prakticky nulová.

Dále je v akustické studii konstatováno, že měřený zvuk je bez tónové složky. Toto tvrzení lze akceptovat při hodnocení hluku z dopravy, nikoliv však u hodnocení hluku ze stacionárních zdrojů. Konstatování, že hluk ze stacionárních zdrojů neobsahuje tónovou složku není nijak doloženo, protokoly z měření hluku nejsou součástí akustické studie ani oznámení EIA.

Požadujeme proto v dokumentaci EIA provést měření hluku v souladu s ČSN ISO 1996-1,2. V případě hluku ze současných i posuzovaných stacionárních zdrojů požadují prokazatelně doložit, zda šířící se akustický signál obsahuje nebo neobsahuje tónovou složku.

V akustické studii pro dokumentaci EIA požadujeme také uvažovat jako základní variantu, kdy veškerá doprava související s posuzovaným záměrem bude realizována silniční dopravou a bez realizace obchvatu města Borovany.

3) Akustická studie – stará hluková zátěž

Domníváme se, že je chybně nakládáno s limitem pro starou hlukovou zátěž. Institut staré hlukové zátěže byl vytvořen pro dočasnou „legalizaci“ nadlimitních hodnot způsobených obvykle dopravou a nelze jej využívat způsobem, který umožňuje další navyšování nadlimitní zátěže.

V referenčních výpočtových bodech 4 –7 bylo pro hluk z dopravy na silnicích II/157 a II/155 k roku 2022 (tj. současný stav bez realizace záměru) konstatováno překročení hygienického limitu s tím, že lze uplatnit korekci pro starou hlukovou zátěž. Současně je pro tyto body doloženo navýšení LAeq o 0,1-0,2 dB po realizaci záměru. Uplatnění staré hlukové zátěže však neznamená automatické „navýšení“ limitu na 70 dB v denní době (resp. 60 dB v noční době). V případě nadlimitní hlukové zátěže (která je, jak je uvedeno výše, dočasně „zlegalizována“ možností uplatnění staré hlukové zátěže) není přípustné další navyšování hlukové zátěže oproti současnému stavu (nebo oproti specifickému limitu stanoveném KHS), byť jen o 0,1 dB. Pokud tedy k takovému navýšení v důsledku realizace záměru dojde, pak je nutné konstatovat překročení limitů a záměr není možné bez odpovídajících protihlukových opatření realizovat.

4) Akustická studie – železniční doprava

Na řadě míst oznámení EIA i v akustické studii je zmíněna alternativní možnost přepravy materiálu po železnici a následně vlečkou do areálu oznamovatele. Využití železnice je kvantifikováno pouze tvrzením, že denně by se jednalo o příjezd 1 vlakové soupravy o deseti vagoních. Nikde však není výpočtově doloženo, že právě 10 vagonů denně je z hlediska návozu materiálu a expedice hotových výrobků ekvivalentem očekávaného nárůstu přepravních objemů. V dokumentaci EIA požadují proto doložit výpočtem potřebné množství vlakových souprav. Současně požadujeme výpočtem vyhodnotit hluk z železniční dopravy a změnu akustické zátěže chráněných prostorů v blízkosti jak železniční trati, tak v blízkosti železniční vlečky.

5) Rozptylová studie -PM10 (24 hodinové koncentrace)

Z výpočtů rozptylové studie vyplývá, že lze očekávat překračování 24hodinové koncentrace PM10, a to až na úrovni trojnásobku limitní hodnoty. V závěru rozptylové studie je konstatováno, že se nepředpokládá povolený počet překročení limitu za rok, v závěru oznámení EIA je již jednoznačně ale neopodstatněně konstatováno, že nebude převyšeno počet přípustných překročení. V rozptylové studii zpracované v rámci dokumentace EIA proto požadujeme doplnit informaci o konkrétním vypočteném počtu překročení imisního limitu IH24 pro PM10 (výpočtové modely to standardně umožňují).

V rozptylové studii pro Dokumentaci EIA požadujeme také považovat jako základní variantu, kdy veškerá doprava související s posuzovaným záměrem bude realizována silniční dopravou a bez realizace obchvatu města Borovany.

Dle Programu zlepšování kvality ovzduší (dochází v rámci zóny Jihozápad CZ03 k postupnému snižování emisí PM10. Aby tento trend byl zachován, není akceptovatelné přijmout pouhé konstatování, jak budou limity pro PM10 v souvislosti s realizací posuzovaného záměru překračovány. Je naopak nutné, aby v rámci dokumentace EIA byla do podmínek stanoviska zahrnuta opatření, zajišťující minimalizaci emisí tuhých znečišťujících látek (aplikace nejlepších dostupných technik –BAT).

Závěr

Vzhledem k nevyřešenému způsobu dopravy materiálu a hotových výrobků do z areálu oznamovatele v Borovanech hrozí podle našeho názoru reálné nebezpečí významného nárůstu nákladní dopravy v centru města Borovany a s tím spojené výrazné zhoršení životních podmínek obyvatel města (hluk, emise a imise znečišťujících látek).

Realizaci záměru si lze představit pouze za předpokladu vybudování obchvatu města Borovany, kdy bude veškerá nákladní doprava spojená se záměrem na tento obchvat převedena.

Alternativně oznamovatel připouští možnost přesunutí nákladní dopravy spojené s realizací záměru na železnici. Toto řešení lze v obecné rovině považovat za podmíněně akceptovatelné, ovšem pouze při nastavení mechanismu kontroly a efektivní vymahatelnosti dohodnutého mechanismu.

Zjišťovací řízení ukončené rozhodnutím podle §7 odst. 6 zákona 100/2001 Sb. je dle současné praxe prakticky bez podmínek. Pro veřejnost a pro dotčenou veřejnost ve smyslu §3 písm. h nebo písm. i zákona 100/2001 Sb. je proto jedinou možností zajištění výše uvedených podmínek proces posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona 100/2001 Sb., který je zakončen závazným stanoviskem. **I z tohoto důvodu kromě výše uvedených požadujeme, aby záměr „Linka B2 LB Borovany“ byl posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb. O posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů.“**

Vyřazení:

V oznámení záměru „Linka B2 LB Borovany“ je záměr popsán včetně jím vyvolané dopravy. Oznamovatel uvádí, že realizací záměru nedojde k navýšení dopravy v ulici Tovární a středu města Borovany a veškerý nárůst dopravy bude do případného zprovoznění obchvatu města Borovany kompenzován dopravou po železnici. Takto je záměr definován oznamovatelem a na základě tohoto popisu jsou vyhodnoceny jeho vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Z tohoto předpokladu také vychází předložená rozptylová a akustická studie. V oznámení je na několika místech (str. 10, 29) nešťastně zvoleno slovo alternativně, které je ale v celkovém kontextu oznámení a jeho příloh, užito ve smyslu „jiné méně časté řešení“, nikoliv ve smyslu „variantní řešení“. Do doby případného zprovoznění obchvatu města Borovany, který by odvedl dopravu generovanou provozem záměru mimo ulici Tovární, bude využívána kombinace železniční a silniční dopravy. Oznamovatel, na základě probíhajících jednání s provozovatelem železniční nákladní dopravy, upřesnil, že bude po železnici ročně dopravováno minimálně 105 000 t surovin a 79 500 t výrobků. Po silnici bude ročně dopravováno maximálně zbývajících 60 000 t surovin a 40 500 t výrobků, což je množství zaručující nezhoršení dopravního zatížení v Tovární ulici. V minulosti byla v posuzovaném areálu železniční doprava využívána. Oznamovatel disponuje funkčním systémem železničních vleček (5 železničních vleček kategorie c 2) napojených na veřejnou železniční síť. Doprava vstupních surovin bude probíhat z lokalit, kde již nyní expedice materiálu po železnici probíhá, nakládky pro linku B2 jsou tedy pouze otázkou kapacity, a ne budování nových železničních uzlů. Dle upřesnění oznamovatele probíhá příprava koncepce železniční přepravy ve spolupráci s LB MINERALS, s.r.o. a ČD Cargo. V oblasti železniční dopravy jsou již zpracovány základní modely. Model počítá v 5-6 denním provozu s pohybem 6 vagonů (max. 10 vagonů). Základní dopravní uzly jsou nakládky surovin LB MINERALS, s.r.o. Halámky/Nová Ves, Chlumčany Skalná – vykládka Borovany. Dále pak zboží nakládky Borovany – vykládka Chlumčany. Železniční doprava bude

zprovozněna nejpozději spolu s uvedením nové linky do zkušebního provozu (předpokládá se v roce 2024). Uvedené řešení dopravy (železnice + silnice) je technicky možné a relativně snadno realizovatelné, nelze oznamovateli podsouvat, že je pouze účelové a že oznamovatel v popisu záměru uvádí nepravdivé údaje. Železniční doprava není v současné době oznamovatelem využívána především kvůli nízké operativnosti, časovým podmínkám přepravy, a také kvůli vyšším cenovým nákladům. Se zvýšenými náklady na přepravu surovin a hotových výrobků po železnici oznamovatel počítá. Vzhledem k značnému nárůstu produkce a k rozložení nákladů na dopravu v kalkulaci ceny výrobků nebude toto zvýšení zásadní. Kombinace silniční a železniční dopravy představuje jedinou možnost, jak provozovat novou linku a nezvýšit tak nepřijatelně dopravní zátěž ve městě Borovany, zejména v ulici Tovární. Pokud by oznamovatel žádal o povolení záměru v následných řízeních (společně územní a stavebním řízení, změna integrovaného povolení) v jiné podobě, než jak byl popsán a posouzen v předloženém oznámení, jednalo by se o jiný záměr (resp. jeho změnu). V takovém případě by k němu muselo být krajským úřadem vydáno nové vyjádření z hlediska zákona. Společnost LASSELSBERGER, s.r.o. má na záměr v současné podobě, tedy pro provoz linky B1 vydané integrované povolení. Stavba linky B2 je podstatnou změnou integrovaného povolení. V podstatné změně integrovaného povolení může být stanovena podmínka ohledně řešení dopravy ve vztahu k dodržení hlukových limitů. Zpracovatel oznámení upřesnil, že si v rámci přípravy záměru nechal zpracovat akustickou studii pro variantu veškeré dopravy po silnici ulicí Tovární. Ze závěru této akustické studie vyplývalo riziko významného zhoršení úrovně hlukové zátěže, a to až o 3,1 dB v denní době a překročení přípustných hlukových limitů. Proto je řešena doprava kombinací železniční a silniční dopravy s tím, že větší část dopravy bude převedena na železnici. V případě, že by byl v budoucnu zprovozněn obchvat města Borovany, mohla by být veškerá doprava vedena po tomto obchvatu.

K provedenímu měření hluku zpracovatel akustické studie dovysvětlil, že měření hluku bylo provedeno jako „OVĚŘOVACÍ“ a sloužilo pro ověření přesnosti výpočtu výpočtovým modelem a pro objasnění stávající situace v posuzované lokalitě. Bylo provedeno měřicím přístrojem přesnosti 1 s platnou ověřenou kalibrací, firmou autorizovanou dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění. Protože bylo měření provedeno jako ověřovací, ne jako autorizované, nemá náležitosti, které by mělo, pokud by bylo provedeno autorizovaně s vyhotovením protokolu z měření. Tvzení, že v posuzovaném hluku nebyla tónová složka, bylo ověřeno frekvenční analýzou spektra při exportu naměřených dat z přístroje. Protokoly z měření nejsou součástí akustické studie ani oznámení EIA, protože šlo pouze o měření ověřovací. S limitem pro starou hlukovou zátěž je v akustické studii nakládáno dle hygienických metodických pokynů a dle platných legislativních norem. Železniční vlečka bude využívána pro jízdu 1 vlakové soupravy 1 x denně. V porovnání s frekvencí železniční dopravy po souběžné státní železnici se jedná o zanedbatelný vliv na hlukovou situaci. Provedení pouze ověřovacího měření a metoda zpracování akustické studie byla předem konzultována s KHS Jč, která je příslušným orgánem k ochraně veřejného zdraví. KHS Jč ve své vyjádření předloženou akustickou studii nezpochybnila a ztotožnila se s jejími závěry. Navrhovaná nová technologie plní vybrané primární a sekundární nejlepší dostupné techniky (BAT) – snížení prašnosti, snížení emisí těkavých anorganických sloučenin fluoru, snížení měrné jednotky emise CO₂ vztahované na 1 tunu produkce, zvýšení automatického řízení a zvýšení efektivity daného provozu. Zpracovatel oznámení upřesnil, že na základě emisního posudku lze konstatovat, že u tuhých znečišťujících látek (TZL) z přípravy hmot dojde k poklesu absolutních hodnot ročních emisí TZL. Důvodem je zrušení vybraných odtahů z jednotlivých úseků přípravný hmot, které je dáno použitím dokonalejších filtračních zařízení zajišťující velmi nízkou koncentraci TZL (méně než 1 mg/m³) a umožňující vyčištěný vzduch opět vést do okolního pracovního prostředí. Pozadové hodnoty současného stavu zahrnují rovněž stávající provoz linky B1, který bude odstaven a nahrazen novou linkou B2. Proto lze očekávat, že výsledné ovlivnění imisního pozadí bude ještě příznivější než výpočtové hodnoty uvedené v rozptylové studii.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou v oznámení zhodnoceny dostatečně, jsou zde uvedeny všechny známé skutečnosti související s navrhovanou realizací nové linky B2 a umožňují krajskému úřadu zhodnocení významnosti těchto vlivů. Všechny vlivy záměru byly shledány jako akceptovatelné a málo významné. Nová technologie splňuje veškeré požadované technické parametry z hlediska ochrany životního prostředí a je v souladu s nejlepšími dostupnými technikami (BAT). Vzhledem k umístění záměru do stávajícího výrobního areálu jsou eliminovány či minimalizovány negativní vlivy standardně spojené s realizací záměrů v přírodním prostředí. Záměr si nevyžádá zábor ZPF a PUPFL, také vlivy na faunu a floru, biologickou rozmanitost či krajinný ráz jsou minimální. Pro realizaci záměru není nutné budovat novou infrastrukturu. Problematická je vzhledem k umístění závodu doprava surovin a expedice výrobků silniční dopravou, proto byl stanoven způsob přepravy materiálu kombinací silniční a železniční dopravy tak, aby nedošlo ke zhoršení kvality životního prostředí v zastavěné části města. Dopady na hlukovou zátěž byly zhodnoceny v akustické studii, dopady na ovzduší v rozptylové studii. Žádný z dotčených orgánů státní správy nezpochybnil závěry oznámení a výše uvedených odborných studií. Posouzení vlivů záměru by nepřineslo žádné nové stěžejní informace o vlivech záměru. Oznamovatel deklaroval realizovat záměr tak, jak je popsán v oznámení a v kapitole „Stručný popis technického a technologického řešení“ v tomto rozhodnutí. Takto s jeho realizací v rámci zjišťovacího řízení souhlasila KHS

Jč a nepožadovala posouzení vlivů záměru. V rámci zkušebního provozu bude ověřena skutečná hluková situace přímým měřením, jehož parametry budou stanoveny na základě požadavku KHS Jč. Posuzovaný záměr bude předmětem změny integrovaného povolení, která stanoví podmínky provozu a způsoby jeho kontroly.

Vyjádření veřejnosti ze dne 21. 10. 2022 je obsahově totožné jako vyjádření Calla - Sdružení pro záchranu prostředí, z.s.

Vypořádání: viz výše

Vyjádření veřejnosti ze dne 19. 10. 2022 obsahuje připomínky ohledně dopravy, které jsou obsaženy i ve vyjádření Calla - Sdružení pro záchranu prostředí, z.s.

Vypořádání: viz výše

V oznámení byly dostatečně zhodnoceny vlivy záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví. Vlivy záměru nebyly shledány natolik významné, aby bránily jeho realizaci nebo vyžadovaly další posouzení.

Krajský úřad v souladu s § 7 odst. 4) zákona s ohledem na složitost případu využil možnosti překročit lhůtu pro ukončení zjišťovacího řízení. Dle § 7 odst. 4 zákona ukončí příslušný úřad zjišťovací řízení nejdéle do 45 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení podle § 16 zákona, v odůvodněných, zvláště složitých případech, může být tato lhůta překročena, nejdéle však o 25 dnů. Krajský úřad s přihlédnutím k charakteru obdržených připomínek shledal případ zvláště složitým.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí může podat odvolání k Ministerstvu životního prostředí, OVSS II, České Budějovice oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona a dotčené územní samosprávné celky, a to do 15 dnů ode dne jeho doručení podáním učiněným u Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona musí dotčená veřejnost doložit v odvolání. Za doručenou se písemnost považuje patnáctým dnem po datu vyvěšení na úřední desce Krajského úřadu Jihočeského kraje.

Ing. Zdeněk Klimeš
vedoucí odboru

Město Borovany žádáme o vyvěšení tohoto rozhodnutí na místě k tomu určeném po dobu stanovenou zákonem (minimálně 15 dnů) a poté o zaslání vyrozumění o vyvěšení Krajskému úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví. Po stejnou dobu bude **rozhodnutí** vyvěšeno na úřední desce Krajského úřadu Jihočeského kraje a zveřejněno též způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Záznam o zveřejnění:

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Úřad vyvěšující písemnost na úřední desku tímto potvrzuje, že písemnost byla současně zveřejněna i způsobem umožňujícím dálkový přístup podle ustanovení § 25 odst. 2 správního řádu.

Razítko a podpis:

Rozdělovník

Oznamovatel

- LASSELSBERGER, s.r.o., Adolova 2549/1, 301 00 Plzeň - Jižní Předměstí prostřednictvím Valbek, spol. s r.o., Vaňurova 505/17, 460 07 Liberec - Liberec III-Jeřáb – DS

Dotčené územní samosprávné celky

- Jihočeský kraj, k rukám člena Rady Jihočeského kraje Mgr. Františka Talíře, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice - zde
- Město Borovany, Žižkovo náměstí 107, 373 12 Borovany (se žádostí o zveřejnění na úřední desce nejméně 15 dnů) – DS

Dotčené správní úřady

- Městský úřad Trhové Sviny, odbor životního prostředí, Žižkovo náměstí 32, 374 01 Trhové Sviny – DS
- Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje, Na Sadech 1858/25, 370 71 České Budějovice – DS
- Oblastní inspektorát ČIŽP, U Výstaviště 16, P.O.BOX 32, 370 21 České Budějovice – DS

Obdrží se žádostí o zveřejnění po dobu nejméně 15 dnů

- Jihočeský kraj, prostřednictvím Krajského úřadu Jihočeského kraje, odbor kancelář ředitele, úsek vedoucího odboru, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice