

Adresátům dle rozdělovníku

ČÍSLO JEDNACÍ  
KULK 71906/2020  
OŽPZ 1484/2020

OPRÁVNĚNÁ ÚŘEDNÍ OSOBA/LINKA/E-MAIL  
Ing. Dana Glogarová/404  
dana.glogarova@kraj-lbc.cz

LIBEREC  
19. 1. 2021

## ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ - ROZHODNUTÍ

podle § 7 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon)

### Výroková část

#### **1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1:**

#### **Revitalizace areálu IP Liberec včetně přístupové komunikace**

Zařazení dle kategorie II, bodu 106 (Výstavba skladových komplexů s celkovou zastavěnou plochou od stanoveného limitu 10 000 m<sup>2</sup>).

#### **2. Kapacita (rozsah) záměru:**

Posuzovaným záměrem je výstavba nového průmyslového areálu v prostoru bývalé slévárny v Liberci – Ostašově. Záměr spočívá ve výstavbě průmyslových budov, objektů pro skladování a objektů nezbytných pro provoz areálu. Součástí záměru jsou nové inženýrské sítě, zpevněné plochy a přístupová komunikace do areálu (dvoupruhová místní komunikace s šířkou vozovky 7,50 m mezi obrubníky a s návrhovou rychlostí 30 km/hod, celková délka 220 m).

Základní údaje o kapacitě záměru jsou uvedeny v následujících tabulkách:

Objekt	Zastavěná plocha (m <sup>2</sup> )	Užitná plocha (m <sup>2</sup> )	Obestavěný prostor (m <sup>3</sup> )
Montážní hala subjekt 1	24 934	34 372	291 357
Montážní hala subjekt 2	14 591	15 319	172 184
Budova správy areálu	200	310	1 460
Mezisklad výrobků	4 108	4 201	48 074
Energocentrum	498	490	4 757
Skladové přístřešky	751	693	5 361
Technické plochy	320		
CELKEM	45 402	55 385	523 193

Druh plochy	Plocha, objem, počet
Asfaltové plochy	23 800 m <sup>2</sup>
Dlážděné plochy	1 800 m <sup>2</sup>
Ornice v rovině	10 050 m <sup>2</sup>
Ornice ve svahu (násyp)	6 700 m <sup>2</sup>
Ornice ve svahu (zářez)	3 300 m <sup>2</sup>
Zelené střechy	3 175 m <sup>2</sup>
Retenční nádrže	3 ks, celk. 1 202 m <sup>3</sup>
Nádrž SHZ	750 m <sup>3</sup>

**3. Umístění záměru:** kraj: Liberecký  
obec: Liberec  
k. ú.: Růžodol I, Františkov u Liberce

#### **4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:**

Nová zástavba bude sloužit průmyslovým účelům, přičemž je plánováno s umístěním lehkých průmyslových provozů. Předmětem výrobního procesu bude lehká montáž a dokončovací práce, balení a expedice. Výstupem budou jak hotové výrobky, tak polotovary pro další zpracování (např. povrchové úpravy) a kompletace určené pro strojírenský průmysl, nelze vyloučit ani Automotive. Součástí výroby nebude broušení, obrábění, svařování, lepení ani povrchové úpravy. Hotové výrobky budou baleny a odesílány zákazníkovi k dalšímu zpracování.

Území určené pro výstavbu je bývalý průmyslový areál libereckých sléváren v Ostašově. Areál je obdélníkového tvaru s jižním sklonem a výškovým rozdílem cca 14 m. Ze severní strany areál navazuje na průmyslovou zástavbu Kovošrotu a výrobní haly firmy Tresseburg. Jižní a východní strana areálu navazuje na volné travnaté plochy prostoru civilního letiště a volného zeleného pruhu přecházejícího k občanské zástavbě. Západní strana areálu je definována železnicí Liberec – Česká Lípa a komunikací.

V okolí posuzovaného záměru nebyly zjištěny informace o dalších plánovaných záměrech, se kterými by mohlo v budoucnu docházet ke kumulaci negativních vlivů. Stávající zatížení hlukem, prachem a znečištění ovzduší je již zahrnuto v pozadové zátěži v rozptylové a hlukové studii, které jsou nedílnou součástí oznámení záměru.

#### **5. Stručný popis technického a technologického řešení záměru:**

##### *Příprava stavby, demolice a kácení*

V rámci hrubých terénních úprav a přípravy stavby bude odstraněna zemina do úrovně - 0,25 m a deponována pro budoucí dotvarování. Zpevněná pláň pod komunikacemi a objekty bude na úrovni -0,5 m od čisté úrovně podlah. Pláň bude mít střechovitý tvar a sklon 1 %. Druh úpravy pláně bude stanoven v dalším stupni projektové dokumentace a na základě odkrytí vrchních vrstev. Předpokládá se úprava pláně stabilizací vápněním.

Demolice stávajících budov a kácení stávající zeleně bylo řešeno samostatným projektem demolic. Dne 8. 10. 2019 bylo Magistrátem města Liberec, stavebním úřadem, vydáno rozhodnutí o odstranění stavby v areálu slévárny Ostašov Liberec, Liberec XI-Růžodol I č. p. 194, Domky 35. Jedná se o stavbu na pozemcích parc. č. 982, 984, 986/2, 986/3, 986/4, 986/5, 986/6, 986/7, 986/6, 986/9, 986/10, 986/11, 986/12, 987/1, 987/2, 987/9, 988, 989, 990, 991/6, 991/10, 991/11, 1407/4 v katastrálním území Růžodol I. Povolení je doloženo v přílohách oznámení. V rámci tohoto záměru bude demolována část stávající vlečky.

##### *Montážní hala subjekt 1*

Objekt je rozdělen na dvě provozní části, část administrativní a část výrobní.

Administrativní část je čtyřpodlažní zděná obdélníková budova o rozměrech 22,7 x 136,5 m a 14 m výšky. V administrativní budově budou v 1. pp a 1. np umístěny provozy jídelny, šaten, sociálního zázemí, denních místností a zkušeben. Zkušebny výrobků budou sloužit pro prezentaci a testování kvality výrobků. Zkoušení výrobků se předpokládá pouze tlakovým vzduchem a měřicími přístroji. Podlaží 2. - 3. np jsou vyčleněny pro umístění administrativních kancelářských provozů.

Výrobní část je jednopodlažní průmyslový objekt halového typu o rozměrech 150,75 x 144,9 m a 11,8 m výšky. Provozně je objekt rozdělen na část příjmu a expedice, přípravu výroby, výrobní část a skladovou část. Součástí přípravy výroby a výroby je dvoupodlažní vestavba mistroven, technického a sociálního zázemí. Výroba bude spočívat v montážních pracích a kompletaci výrobků včetně balení. Nepředpokládají se žádné obráběcí či svařovací práce. Jediným médiem pro výrobu bude stlačený vzduch. Pro transport větších celků bude instalován mostový jeřáb o nosnosti 5 t.

Administrativní a výrobní část jsou výškově posunuty tak, aby zkušebny byly umístěny pod úroveň terénu a byly co nejvíce odstíněny od provozu v hale. Tímto řešením je minimalizována možnost přenosu vibrací do měřících přístrojů ve zkušebnách od výrobních prostor.

#### *Montážní hala subjekt 2*

Objekt je rozdělen na dvě provozní části, část administrativní a část výrobní.

Administrativní část je třípodlažní část integrovaná v hale. Celá budova je nepravidelného pravoúhlého půdorysu skládající se z části příjmu a expedice, skladů, přípravu výroby a montážní haly s integrovanou administrativní částí. Hala příjmu a expedice bude o půdorysných modulových rozměrech 30 x 36 m, montážní hala s přípravou výroby a mezisklady o půdorysných rozměrech 90,35 x 108,3 m a část výroby s integrovanou administrativní částí o rozměrech 42,1 x 84,9 m. Výrobní část je jednopodlažní průmyslový objekt halového typu výšky 11,8 m. Výroba bude spočívat v montážních pracích a kompletaci výrobků včetně balení. Nepředpokládají se žádné obráběcí či svařovací práce. Jediným médiem pro výrobu bude stlačený vzduch. Pro transport větších celků bude instalován mostový jeřáb o nosnosti 5 t.

#### *Budova správy objektu*

Menší obdélníková zděná budova o rozměrech 20 x 10 m a 7,3 m výšky je určena jako zázemí správy a majitele areálu. Náplň budovy bude technického charakteru, kde v 1. np budou umístěny dílny pro drobné opravy, sklad sekačí a údržbové techniky (malotraktor, sekačky apod.), sklad provozních věcí a kanceláře.

#### *Mezisklad výrobků*

Objekt je rozdělen na dvě provozní části, část administrativní a část provozně skladovací, administrativní budova přiléhá k provozně skladovací části.

Administrativní budova je zděná dvoupodlažní o rozměrech 7,3 x 36,5 m a 7,3 m výšky. V administrativní části budou umístěny šatny a kancelářské proozy. Provozně skladovací část je jednopodlažní průmyslový objekt halového typu o rozměrech 78,7 x 48,8 m a 12 m výšky. Hala je rozdělena do dvou provozů, a to překládová část sloužící pro krátkodobé přeložení výrobků a skladová hala, kde jednotlivé výrobky budou uloženy do doby expedice zákazníkovi. Tato hala nebude sloužit pro výrobu, ale jako podpůrná logistická část výrobní části.

#### *Energocentrum*

Objekt energocentra je objekt halového typu s přiléhající nízkopodlažní částí zázemí a dvoupodlažní částí kotelny a sociálního zázemí. Halová část o rozměrech 18,65 x 16,55 m a 11,3 m výšky bude sloužit pro umístění kogenerační jednotky s příslušenstvím. V hale bude instalována plynová kogenerační jednotka o vstupním výkonu 1 MW. Jednotka bude z primárního zdroje (zemní plyn) vyrábět elektřinu a odpadní teplo. Elektřina bude spotřebovávána v areálu, eventuálně distribuována do veřejné sítě. Odpadní teplo bude využito k vytápění objektů v areálu teplovodním systémem. V hale bude umístěn mostový jeřáb o nosnosti 5 t. Součástí objektu dále budou trafokobky, rozvodny

a velín. Plynová kotelna přiléhající k objektu bude instalována na celý výkon areálu jako 100 % rezerva.

#### *Skladové přístřešky*

Venkovní polootevřené přístřešky pro skladování palet a přepravních boxů jsou o rozměrech 24 x 10 m a 6 m světlé výšky. Jedná se o tři identické boxy oddělené betonovými stěnami. Přístřešky jsou zastřešeny pultovou jednoplášťovou střechou. Konstrukce přístřešku je ocelová z válcovaných profilů opláštěných trapézovým plechem.

#### *Plocha pro nádrže SHZ*

Jedná se o zpevněnou plochu z betonové desky tl. 400 mm (C30/37 XF 4) pro umístění nádrže SHZ. Deska bude navazovat na okolní zpevněné plochy. Nádrž pro požární vodu bude železobetonová o objemu 750 m<sup>3</sup>. Nádrž bude mít rozměry 20 x 10 m a 4,5 m výšky.

#### *Opěrné stěny*

Z důvodu různých výškových úrovní terénu a zpevněných ploch kolem haly je nutné vybudovat opěrné zdi.

První opěrná zeď celkové délky 31 m slouží k výškovému oddělení zpevněných ploch pro možnost vybudování rampy pro nájezd nákladních automobilů k hale. Opěrná zeď je navržena jako samostatně stojící, plošně založená úhlová, železobetonová konstrukce.

Druhá opěrná zeď celkové délky 305 m slouží k podepření zpevněné plochy kolem haly z důvodu výškového rozdílu. Opěrná zeď je navržena jako samostatně stojící, plošně založená úhlová, železobetonová konstrukce.

#### *Přípojka pitné vody*

Zdrojem pitné vody bude přípojka pitné vody vysazená v jižní část areálu, která bude napojena na projektovaný vodovod v rámci stavby „Místní komunikace Ostašov – 1. Etapa“.

#### *Areálový rozvod pitné vody*

Celý areál bude zásoben pitnou vodou pomocí dvou nových hlavních vodovodních řadů V1 a V2 a jednoho vedlejšího řadu V2/1.

#### *Přípojka splaškové kanalizace*

Splašková kanalizační přípojka je navržena za účelem odvodu splaškových vod z celého areálu. Má za úkol tyto splaškové vody svést na projektovanou kanalizaci, která je součástí stavby „Místní komunikace Ostašov – 1. Etapa“ a následně na veřejnou kanalizační síť a městskou ČOV.

#### *Areálový rozvod splaškové kanalizace*

Pro budoucí haly je navržena samostatná splašková kanalizace v podobě dvou hlavních stok S1 a S2, kterou jsou splaškové odpadní vody odvedeny do jižní části areálu, kde budou napojeny na přípojku splaškové kanalizace. Celková délka splaškové kanalizace je cca 1 190 m.

#### *Přípojka dešťové kanalizace*

Dešťová kanalizační přípojka je navržena za účelem odvodu srážkových vod ze střech navržených hal a ze zpevněných ploch v celém areálu. Má za úkol tyto dešťové vody svést na projektovanou dešťovou kanalizaci, která je součástí stavby „Místní komunikace Ostašov – 1. Etapa“ a následně

na veřejnou kanalizační síť a do Františkovského potoka. Do dešťové přípojky je nutné odtok regulovat na max. 90 l/s.

#### *Areálový rozvod dešťové kanalizace*

V areálu je navržena síť dešťových kanalizačních stok, kterými jsou srážkové vody sváděny přes přípojku dešťové kanalizace, do projektované dešťové kanalizace v rámci stavby „Místní komunikace Ostašov – 1. Etapa“ a následně na stávající dešťovou kanalizaci až do Františkovského potoka. V areálu je navržen jeden systém gravitačních stok dešťové kanalizace odvádějící vody z odstavných a manipulačních ploch a střech navržených hal na retenční nádrž s regulovaným odtokem a následně na odlučovač ropných látek. Celková délka dešťové kanalizace je 2 635 m.

#### *Retenční nádrž*

V rámci areálu byly zvoleny 3 vhodné lokality pro umístění otevřených betonových retenčních nádrží o celkovém maximálním objemu 1 202 m<sup>3</sup>. V nádržích bude udržována minimální hladina vody o objemu 498 m<sup>3</sup>, tudíž objem využitelný k okamžité retenci dešťových vod je 704 m<sup>3</sup>. Technicky se bude jednat o izolované betonové nádrže s pozvolnými břehy umožňující migraci obojživelníků. Maximální hloubka nádrží bude 1,5 m a udržovaná hladina bude výšky 0,75 m. Vzhledem k problematické možnosti zasakování budou nádrže opatřeny bezpečnostním přelivem napojeným do dešťové areálové kanalizace.

#### *Odlučovač ropných látek*

Pro předčištění srážkových vod z odstavných a manipulačních ploch od hrubých nečistot a zejména nepolárních extrahovatelných látek (NEL) o hustotě do 950 kg/m<sup>3</sup> budou použity prefabrikované odlučovače ropných látek s maximální koncentrací znečištění C10-C40 < 0,2 mg/l. Konkrétně se jedná o velkopřtokový koalescentní odlučovač ve vodotěsném ocelovém provedení. Odlučovač je tvořen naležato osazenou nádrží. Kvalita vody na výstupu z ORL: < 1 mg NEL/l. Odlučovač bude v rámci výstavby umístěn v manipulační ploše. Vzhledem k tomu že je odlučovač umístěn za regulovaným odtokem z retenční nádrže o kapacitě Q<sub>reg</sub> 90 l/s je navržen odlučovač ropných látek o velikosti Q=100 l/s.

#### *Areálový rozvod tukové kanalizace a Odlučovač tuků*

Splaškové odpadní vody z jídelny zatížené převážně vysokým obsahem tuků budou předčištěny ve stávajícím lapáku tuků, který je postaven v dostatečné kapacitě pro navržených 600 jídel/den. Tuková kanalizace je navržena z potrubí DN150 v délce 20 m. Lapák tuku je tvořen plastovou nádrží, ve které jsou dělicími stěnami vytvořeny jednotlivé funkční prostory.

#### *Areálový rozvod VN*

Stávající trafostanice LB\_1107 je vybavena fakturačním měřením. Trafostanice bude přebudována na předávací stanici. Transformátor 1250 kVA bude přesunut do nového energocentra, zároveň bude v energocentru doplněn druhý transformátor 1250 kVA. Celková kapacita trafostanice v energocentru bude potom 2500 kVA. Uložení kabelů musí odpovídat ČSN 73 6005 a ČSN 33 2000-5-52, tj. kabely se ve volném terénu uloží do hloubky 100 cm, pod vozovkou (krajnice vozovky) do hloubky 100 cm.

#### *Areálový rozvod NN*

Přímo z energocentra budou připojeny následující objekty: Montážní hala subjekt 1, Montážní hala subjekt 2, Budova správy areálu, Mezisklad výrobků, Skladové přístřešky, Plocha pro nádrže SHZ, dále budou v rámci projektové dokumentace připojeny závory, brány, kamery. Uložení kabelů musí

odpovídat ČSN 73 6005 a ČSN 33 2000-5-52, tj. kabely se ve volném terénu uloží do hloubky 70 cm, pod vozovkou do hloubky 100 cm.

#### *Venkovní osvětlení*

Areálové komunikace a venkovní prostory přilehlé k objektu budou osvětleny LED svítidly umístěnými na objektu a samostatnými LED svítidly na stožárech, výšky 10 m. Pro osvětlení jsou plánována svítidla TRILUX LIQ 70-AB7L/5600-740 8G1S ETDD o výkonu 40W, TRILUX LIQ 70-AB7L/13500-740 14G1S ETDD o výkonu 101W, TRILUX LIQ 70-AB7L/16500-740 14G1S ETDD o výkonu 126W. Ovládání svítidel venkovního osvětlení bude přes soumrakové čidlo s možností ručního spínání ve vrátnici.

#### *Slaboproudé areálové rozvody*

V rámci demolice areálu bylo stávající zemní vedení CETIN, ukončené rozvaděčem UR82 / LIFR806 na stávajícím objektu přemístěno na kraj pozemku do telekomunikačního Sloupkového rozvaděče SIS 1. V rámci projektové dokumentace bude připojení areálu provedeno z výše zmíněného sloupkového rozvaděče SIS 1 zemním kabelem TCEPKPFLE. Kabel bude ukončen v budově správy areálu v datovém rozvaděči RACK. Z tohoto rozvaděče RACK bude proveden rozvod do ostatních stavebních objektů.

#### *Přeložka slaboproudého vedení*

V zájmovém území parkoviště se nachází podzemní metalické vedení patřící CETIN, a.s. Vedení bude přeloženo mimo budoucí parkoviště. Přeložka vedení a práce s ním spojené se budou řídit vyjádřením společnosti CETIN a.s. (Číslo jednací: 650343/19, Číslo žádosti: 0119 479 160) a Všeobecnými podmínkami ochrany SEK dle zmíněného vyjádření.

#### *Přípojka optického kabelu*

Pro připojení celého areálu bude využit Optický kabel 24 vláken MM 50/125, nebo jiný dle požadavku poskytovatele připojení. Optický kabel bude v celé délce vedení v souběhu s VO kabely a z části s VN / NN kabely. Optický kabel bude v celé délce uložen v chrániče HDPE 40/33.

#### *Modernizace regulační stanice plynu*

VTL plynovodní přípojka DN100, PN 40 vč. uzávěru před VTL RS bude bez úprav (stávající stav). Stávající VTL RS bude demontována a VTL plynovod mezi uzávěrem a VTL RS budou vyjmuty ze země. Terén bude urovnán. V prostoru stávajícího oplocení VTL RS bude vybudována nová VTL RS o výkonu 1.200 m<sup>3</sup>/h, která bude redukovat přetlak plynu z 2,2 MPa na přetlak 0,1 MPa. Rozměr budovy je plánován 5,8 x 2,7 x 3,44 m.

#### *Areálové rozvody plynu*

Z VTL RS je vyveden STL plynovod o přetlaku 100 kPa ocelovým potrubím, které přejde 1 m od RS na potrubí PE.HD přechodkou ocel-PE.HD. Plynovody budou vedeny v zemi k jednotlivým odběrným místům v areálu firmy IPL, kde budou ukončeny ve výklenku hlavními uzávěry plynu. Plynovod bude rovněž veden podél stávajícího plynovodu Kovošrotu, kde na hranici pozemku č. 991/13 a 1005/8 bude umístěn sloupek pro podružné měření plynu pro firmu Kovošrot a Tresseburg. Ze sloupku bude měřený plynovod napojen na stávající plynovod pro firmu Kovošrot a Tresseburg. Stávající STL plynovody v areálu firmy Kovošrot a Tresseburg budou přetlakovány na STL plynovod o přetlaku 100 kPa.

### *Zelené střechy*

Extenzivní zelené střechy jsou navrženy na administrativních objektech, u kterých se předpokládá jejich bezproblémové fungování i s tímto druhem pláště. Na ostatních budovách nejsou navrženy zelené střechy z důvodů osazení průmyslových objektů množstvím technologických rozvodů, které se z velké části umísťují na střešní plášť a zabírají značné plochy. Tyto technologické rozvody se často přemisťují a extenzivní ozelenění by se dostávalo do kolize s možným budoucím rozvojem, či přesunem. Celková plocha navržených zelených střech je 3 175 m<sup>2</sup>.

### *Místní komunikace*

Jedná se o kategorii dvoupruhové místní komunikace s šířkou vozovky 7,50 m mezi obrubníky a s návrhovou rychlostí 30 km/hod. Celková délka komunikace je 220 m. Trasa je složena z přímých úseků a dvou směrových oblouků o poloměrech 75 m a 65 m. Ve směrových obloucích bude navrženo normové rozšíření vozovky. Maximální podélný spád je 5,50 %. Rozsah zemních prací je minimální, niveleta kopíruje stávající terén. Maximální výška násypu je cca 1,3 m. V km 0,203 je navržena křižovatka s budoucí areálovou komunikací. Součástí této stavby je areálová komunikace v délce 25 m, šířka vozovky 6,0 m. Celková plocha vozovky komunikace je 1 832 m<sup>2</sup>. Konstrukce vozovky v tl. 57 cm bude mít navržený živičný kryt z asfaltového betonu. Vozovka je lemována betonovými obrubníky a je odvodněna přes 5 uličních vpustí do dešťové kanalizace. V km 0,100 je navržen sjezd na pozemek p. č. 244. Délka sjezdu 12,0 m, šířka 5,0 m. Podél vozovky je navržen jednostranný chodník šířky 2,0 m. Napojení na Švermovu ulici je stykovou křižovatkou s předností v jízdě po Švermově ulici. Rozhledy jsou posouzeny pro dovolenou rychlost na hlavní komunikaci 50 km/hod. Podél chodníku je navržen zpevněný příkop napojený na horskou vpust v prostoru křižovatky se Švermovou ulicí.

### *Dešťová kanalizace*

Z důvodu nemožnosti vsakování na lokalitě bylo v souladu s TNV 75 9011 Hospodaření se srážkovými vodami navrženo svedení dešťových vod přes retenční nádrž do nejbližšího vodního toku, tzn. Františkovského potoka ve správě Povodí Labe, s. p. Systémem zpevněných příkopů, horských a uličních vpustí a odvodňovacích žlabů budou dešťové vody svedeny do dešťové kanalizace a následně do retenční nádrže. V případě vod z parkovacích ploch bude před retenční nádrží předsazen odlučovač ropných látek třídy I. Retenční nádrž je doporučeno vybudovat s ohledem na její objem zemní otevřenou. Regulovaný odtok z retenční nádrže je navržen na hodnotě 90 l/s.

### *Splašková kanalizace*

Nově navrhovaná splašková kanalizace bude napojena na stávající jednotnou kanalizaci DN 300 v křižovatce ul. Švermova a Uralská. Navrhovaná trasa splaškové kanalizace je situována pod vozovkou se vstupními poklapy osazenými do osy jízdního pruhu vozovky.

### *Přípojka vodovodu*

Nově navržená přípojka vodovodu PE 100 RC+ d75 bude napojena na stávající vodovodní řad LT 100 při ulici Švermova, pomocí standard. spojů dle správce vodovodu. Celková délka přípojky je 250,0 m.

### *Přeložka kabelového vedení VN 35 kV, ČEZ Distribuce*

Výstavbou nové obslužné komunikace s chodníkem dojde k dotčení stávajícího kabelového vedení VN 35kV, které je umístěno v prostoru zaústění budoucí komunikace. Stávající kabelové vedení bude přerušeno na obou stranách výkopu a naspojováno v kabelových spojkách na vložné vedení 3 x 1 x 240 mm<sup>2</sup> AXEKVCE.

### *Ochránění kabelového vedení VN 10 kV, ČEZ Distribuce*

Výstavbou nové obslužné komunikace s chodníkem, dojde k dotčení dvou stávajících kabelových vedení VN 10kV, která jsou umístěna v prostoru zaústění budoucí komunikace. Z tohoto důvodu je nutné stávající kabelové rozvody VN přeložit-ochránit tak, aby splňovaly požadavky pro uložení v komunikaci dle ČSN 73 6005. Bude provedeno odkopání stávajících kabelových vedení v délce 35 m. V místě křížení nové komunikace budou stávající kabelová vedení vyzvednuta z kabelových žlabů, kabelové žlaby zrušeny a kabely přeloženy do půlených chrániček DN 160 délky cca 25 m, ve zbývajících trase do stávajících kabelových žlabů. Přiložena bude rezervní chránička DN 160 shodné délky, chráničky budou obetonovány.

### *Veřejné osvětlení*

Je navrženo osvětlení nové obslužné komunikace. Předběžně je uvažováno se zařazením komunikace do třídy M6. Nově budou instalovány osvětlovací body v jednostranné soustavě, s roztečí cca 30 m. Základ stožárů bude pouzdřový, stožáry třístupňové žárově zinkované s výložníky, montážní výška svítidla 7 m. Pro osvětlení budou použita LED svítidla dle aktuálního požadavku správce s teplotou chromatičnosti 2700 K. Počet osvětlovacích bodů cca 7 ks, instalovaný výkon bude upřesněn po světelně technickém výpočtu v dalším stupni přípravy záměru.

### *Ochránění sdělovacích rozvodů*

Výstavbou nové obslužné komunikace s chodníkem, dojde k dotčení podzemních sdělovacích sítí, které jsou umístěné v prostoru zaústění budoucí komunikace. Z tohoto důvodu je nutné stávající sdělovací sítě přeložit-ochránit. V rámci objektu bude stávající vedení SEK obnaženo v délce cca 50 m (částečný společný výkop s objekty ČEZ Distribuce), v místě nové komunikace bude výkop prohlouben. V místě křížení nové komunikace budou stávající vedení přeložena do půlených chrániček DN 125. Metalická vedení do jedné a optotrubky do druhé půlené chráničky v délce cca 30 m.

### *Optické kabely pro areál IPL*

V rámci výstavby komunikace je i stavební objekt Ochrana sdělovacích rozvodů. V místě ukončení ochrany na západní straně nové komunikace se provede napojení na stávající trasu HDPE trubek s optickým kabelem. Bude zde umístěna malá kabelová komora buď přiznaná nebo pouze pod zemí pro spojku Matrix na HDPE trubkách a následnou optickou spojku pro vyvedení optiky pro areál. Ze spojky povede trasa 2 x HDPE 40 mm v souběhu s veřejným osvětlením do areálu.

- |   |   |
|---|---|
| <b>6. oznamovatel:</b>                    | FINAPRA Development a. s.   |
| <b>7. IČ oznamovatele:</b>                | 05400376  |
| <b>8. Sídlo (bydliště) oznamovatele:</b>  | Průmyslová 566/5, 108 00 Praha 10   |
| <b>9. Zpracovatel dokumentu oznámení:</b> | Ing. Luboš Štancl, osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č. j. 39838/ENV/10 (vydáno 6. 5. 2010), autorizace prodloužena rozhodnutím MŽP č. j. 89011/ENV/14 a MZP/2020/710/475<br>AZ GEO, s. r. o.<br>Kořenského 1262/40<br>703 00 Ostrava |



V souladu s § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona. Příslušným úřadem k zajištění zjišťovacího řízení je Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen krajský úřad).

Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených správních úřadů a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu, rozhodl krajský úřad jako příslušný úřad podle § 22 zákona na základě § 7 odst. 6 zákona, že záměr „**Revitalizace areálu IP Liberec včetně přístupové komunikace**“ **nemůže mít významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona.**

## **Odůvodnění**

Krajský úřad obdržel dne 1. 10. 2020 dokument oznámení zpracovaný podle přílohy č. 3 zákona. Přílohou oznámení je mimo jiné stanovisko podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZOPK), č. j. KULK 2306/2020 ze dne 13. 1. 2020, závazná stanoviska Magistrátu města Liberec, odboru územního plánování č. j. UP/71110/219539/19/Ki-UPUP, CJ MML 256839/19 ze dne 2. 12. 2019 a č. j. UP/71110/172363/19/Ho-UPUP, CJ MML 185903/19 ze dne 4. 9. 2019. Dále je přílohou oznámení rozhodnutí o odstranění stavby Magistrátu města Liberec, odboru stavební úřad č. j. SURR/7130/168796/19-Ře, CJ MML 216912/19 ze dne 8. 10. 2019, hluková studie (Ing. Kateřina Krestová, Ph.D., č. zak. E/5554/2020, září 2020), rozptylová studie (Ing. Hana Konečná, č. zak. 19AZ300100000022, únor 2020), přírodovědný průzkum podél vnějšího obvodu areálu bývalé slévárny v Liberci – Ostašově (RNDr. Zdeňka Mrlíková, RNDr. Richard Višňák, Ph.D., květen 2020), hydrogeologický posudek (Ochrana podzemních vod, s. r. o., RNDr. Zbyněk Vencelides, Ph.D., květen 2018), průzkum znečištění podloží (AQUATEST a. s., prosinec 2011), koordinační situační výkres (RETYL PLAN s. r. o., zak. č. 19 RP 008, září 2019).

Krajský úřad rozeslal dopisem ze dne 7. 10. 2020 informaci o dokumentu oznámení spolu s žádostí o vyjádření Statutárnímu městu Liberec, Magistrátu města Liberec, odboru životního prostředí, Krajské hygienické stanici LK, ÚP Liberec, České inspekci životního prostředí, OI Liberec a Magistrátu města Liberec, stavebnímu úřadu. Dále krajský úřad zaslal dopisem ze dne 27. 10. 2020 informaci o dokumentu oznámení spolu s žádostí o vyjádření Úřadu pro civilní letectví.

Dokument oznámení krajský úřad zveřejnil v souladu s § 16 zákona na internetu dne 8. 10. 2020, rovněž na své úřední desce zveřejnil ve stejný den informaci, kdy a kde lze do dokumentu oznámení nahlížet.

Z důvodu nevyvěšení oznámení na úřední desce dotčeného územního samosprávného celku bylo nutné dodatečně zveřejnění informace o oznámení, ke kterému došlo dne 9. 12. 2020, čímž došlo k prodloužení lhůty pro zaslání vyjádření o dalších 30 dnů ode dne zveřejnění.

V rámci zjišťovacího řízení obdržel krajský úřad následující vyjádření: Krajská hygienická stanice LK – č. j. KHSLB 20345/2020 ze dne 30. 10. 2020, Česká inspekce životního prostředí, OI Liberec – č. j. ČIŽP/51/2020/4283 ze dne 4. 11. 2020, Úřad pro civilní letectví – č. j. 012684-20-701, Magistrát města Liberec, odbor životního prostředí – č. j. MML/ZP/Piv/196942/20/01-SZ 196942/20/01/2 ze dne 23. 11. 2020. Dále krajský úřad obdržel vyjádření od ostatních odborů krajského úřadu.

V prodloužené lhůtě pak krajský úřad obdržel vyjádření veřejnosti zastoupené na základě plné moci Mgr. Jindřichem Felcmanem, Ph. D. a Borisem Pleštilem.

**Krajská hygienická stanice LK** (dále jen KHS) – nenavrhuje posuzovat záměr v celém rozsahu zákona. Po zhodnocení expozice obyvatel hlukem považuje záměr z hlediska hodnocení zdravotního rizika, při uplatňování navržených protihlukových opatření, za přijatelný.

#### Vypořádání krajského úřadu

*Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.*

**Česká inspekce životního prostředí, OI Liberec** (dále jen ČIŽP) – nepovažuje za nutné, aby byl záměr posuzován v celém rozsahu zákona. K předloženému oznámení má následující připomínky:

Z hlediska odpadového hospodářství ČIŽP upozorňuje na skutečnost, která jí je známa z jiné kontrolní činnosti, že v den konání inspekčního šetření v dotčené lokalitě, tj. dne 27. 5. 2020, se ve východní části areálu bývalé slévárny v Ostašově (před železniční vlečkou) nacházelo blíže neurčené množství škváry, strusky a kotelního prachu ze spalování uhlí – pravděpodobně se jedná o odpad kat. č. 10 01 01. V blízkosti tohoto zmíněného odpadu se původně nacházely objekty – sklad koksu a vápence a kotelna. Dále ČIŽP upozorňuje, že za železniční vlečkou, se nacházelo blíže neurčené množství slévárenských písků (tyto písky jsou zde uloženy již od dob provozování slévárny, nyní silně prorostlé vegetací) – odpad kat. č. 10 09 08. Jelikož tyto odpady nebyly předmětem Rozhodnutí o odstranění stavby vydaného dne 8. 10. 2019, pod č. j.: SURR/7130/168796/19-Ře (jež je přílohou předloženého oznámení), požaduje ČIŽP zmínit tyto odpady v kapitole B.III.3 předloženého záměru, kde bude uvedeno, jak bude s těmito odpady ještě před realizací stavby naloženo. V případě využití slévárenských písků na povrch terénu v dané lokalitě je třeba doložit podlimitní obsah škodlivin v sušině dle vyhl. 294/2005 Sb. o využívání odpadů na povrchu terénu (příl. č. 10, tab. 10.1 a 10.2).

#### Vypořádání krajského úřadu

*Kapitola B.III.3 uvádí v tabulkách seznam předpokládaných odpadů, odpady kategorie 10 01 01 nejsou předpokládány. V rámci následujícího stupně projektové dokumentace (DÚR) bude zpracován podrobný projekt odpadového hospodářství (jedná se o standardní součást projektů vyplývající z legislativy). Pokud šetřením v rámci DÚR bude odpad na lokalitě zjištěn, musí s ním provozovatel naložit v souladu s platnou legislativou.*

*Dle informací investora se slévárenské písky v lokalitě nacházejí, je uvažováno s jejich využitím pro účely stavby. V současné době tedy není považován tento materiál za odpad, ale za surovinu. Při nakládání s tímto materiálem bude provedena analýza pro kompletní porovnání s limity a vyhodnocení na stanovení třídy vyluhovatelnosti (tento požadavek je v oznámení záměru uveden). Pokud limitům materiál nevyhoví, bude následně kategorizován jako odpad a bude s ním naloženo v souladu s platnou legislativou.*

Z hlediska ochrany vod ČIŽP upozorňuje na skutečnost, která jí je známa z jiné kontrolní činnosti, že na parcele st. p. č. 986/4 v k. ú. Růžodol I byly situovány montážní jámy, dne 27. 5. 2020 byly tyto jámy částečně zaplněné vodou kontaminovanou ropnými látkami a skladovaly se zde závadné látky – zřejmě použité oleje. I když byly tyto objekty a skladované látky v rámci demolice odstraněny v souladu s legislativou, nelze vyloučit znečištění podložních zemin ropnými látkami. Tato možnost by měla být brána v úvahu při případných zemních pracích. Ze stejného důvodu ČIŽP upozorňuje i na možné znečištění na parcele č. 987/1. U sondy S-5, situované zde v rámci doprůzkumu v roce

2011, byl při odběrech vzorků zemin zjištěn zápach RU (laboratorní analýzy však významné znečištění nepotvrdily).

#### Vypořádání krajského úřadu

*V oznámení záměru je uvedeno, že v rámci zemních prací bude provedeno kompletní vyhodnocení zemin pro zjištění případného znečištění, bude provedena analýza pro kompletní porovnání s limity vyhodnocení na stanovení třídy vyluhovatelnosti. Možnost znečištění zemin je tedy v oznámení uvažována, do dalších stupňů projektové dokumentace bude tato skutečnost převzata.*

Z hlediska ochrany přírody a krajiny ČIŽP konstatuje, že předložený záměr, kterým je výstavba nového průmyslového areálu v prostoru bývalé slévárny, není vzhledem ke svému umístění ve střetu s žádným zvláště chráněným územím, s prvky NATURA 2000 ani s přírodním parkem. V lokalitě záměru se rovněž nevyskytují památné stromy a registrované významné krajinné prvky. Záměr je v kolizi s významným krajinným prvkem dle § 3 odst. 1 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“). V daném případě se jedná o vodní tok – Františkovský potok. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody – v tomto případě obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Předloženým záměrem nejsou dotčeny prvky lokálního, regionálního ani nadregionálního územního systému ekologické stability (ÚSES). Předložený záměr předpokládá kácení dřevin rostoucích mimo les. Kácení dřevin je možné realizovat v souladu s platnou legislativou. Z hlediska možného hnízdění ptáků v porostech dřevin, které budou určeny k pokácení, ČIŽP doporučuje pokud možno kácení omezit na období vegetačního klidu. V případě nutnosti kácení mimo toto období je nutné zajistit přítomnost odborného dohledu, který provede kontrolu dřevin těsně před pokácením, a pokud vyloučí hnízdění, bude možné dřeviny pokácet. Dále je třeba zajistit ochranu mimolesní zeleně, která nebude kácena, před vlivem stavební činnosti v souladu s ČSN 83 9061. Pro daný záměr byl vypracován přírodovědný průzkum, v rámci kterého byl proveden floristický i zoologický průzkum. V rámci botanického průzkumu nebyly přímo v místě záměru zjištěny zvláště chráněné druhy rostlin. V rámci zoologického průzkumu byl zjištěn v zájmovém území výskyt jednoho druhu zvláště chráněných druhů živočichů v kategorii silně ohrožený (slepýš křehký). Pro daný druh je nutné požádat krajský úřad o udělení výjimky ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů. K umístění a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody (§ 12 odst. 2 zákona).

#### Vypořádání krajského úřadu

*Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře, jedná se o zákonné povinnosti, které musí být splněny bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.*

**Úřad pro civilní letectví** – pouze upozorňuje na skutečnost, že areál se nachází v ochranném pásmu s výškovým omezením staveb, v tomto případě do výšky 404 m. n. m.

#### Vypořádání krajského úřadu

*Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.*

**Magistrát města Liberec, odbor životního prostředí** – nepožaduje posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona, pouze z hlediska ochrany ZPF upozorňuje, že k vydání územního rozhodnutí je třeba souhlasu s vynětím půdy ze zemědělského půdního fondu dle § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění.

### Vypořádání krajského úřadu

*Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře, jedná se o zákonnou povinnost, která musí být splněna bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.*

**Krajský úřad, odbor územního plánování a stavebního řádu** – jako pořizovatel „Zásad územního rozvoje Libereckého kraje“ (dále jen ZÚR LK) a „Územně analytických podkladů Libereckého kraje“ (dále jen ÚAP LK) podle § 7 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění pouze upozorňuje, že dle ZÚR LK účinné od 22. 1. 2012 se záměr nachází v ochranném pásmu letiště Liberec, ke kterému je pro vyjádření příslušný Úřad pro civilní letectví. Z hlediska územně plánovací dokumentace se k záměru v rámci procesu EIA vyjadřují příslušné úřady územního plánování.

### Vypořádání krajského úřadu

*Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.*

**Krajský úřad, odbor zdravotnictví** neuplatňuje žádné stanovisko.

### Vypořádání krajského úřadu

*Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.*

**Krajský úřad, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu** - nepožaduje záměr posoudit v celém rozsahu zákona, pouze požaduje doplnění nemovité kulturní památky domu se zahradou č. p. 19/26 v Uralské ulici v Liberci do kapitoly C.II.10 Hmotný majetek a kulturní památky, podkapitoly Kulturní a archeologické památky. Dům se nachází cca 300 m od zamýšlené stavby.

### Vypořádání krajského úřadu

*Dům č. p. 19/26 v oznámení skutečně uveden není, nicméně závěry posouzení vlivu na hmotný majetek a kulturní památky se tímto nemění. Dům nebude záměrem ovlivněn (z hlediska památkové péče a hmotného majetku). Do DÚR nebude chyba přejímána.*

**Krajský úřad, odbor dopravy** (dále jen KÚLK OD) - má k dokumentaci z hlediska dopravy následující připomínky:

### Oznámení:

Str. 8, kap. B.I.2, podkap. Návrhové parametry přístupové komunikace do areálu, odst. 1:

Součástí dokumentace není příloha se situací přístupové komunikace z ulice Švermova. Ta je pouze součástí obr. 1 na str. 10 a obr. 3 na str. 18 této dokumentace, z které nejsou patrné podrobnosti. KÚLK OD se domnívá, že obě stavby, tzn. stavba areálu a stavba přístupové komunikace, spolu natolik souvisí, že by obě měly být v jednom společném situačním výkresu.

Z hlediska širších vztahů chybí schéma komunikační sítě, především propojení ulic Švermova a Ostašovská podél areálu IP Liberec a dále schéma platného ÚP města Liberce, z kterého budou jasné budoucí záměry v této lokalitě.

Dále zde není uvedeno:

- zda bude zachována kromě silniční dopravy i doprava železniční (nebo vlečka bude sloužit pouze pro napojení Kovošrotu),

- zda v případě zachování i železniční dopravy (vlečky), jak bude rozdělena doprava mezi silniční a železniční dopravu, nebo zda bude sloužit jen pro napojení Kovošrotu na železniční trať Liberec – Česká Lípa,
- v jakém časovém horizontu předpokládá investor převést nákladní dopravu přes novou propojovací komunikaci Švermova – Ostašovská s pokračováním přes ul. Obchodní na silnici I/35.

#### Vypořádání krajského úřadu

*Součástí dokumentace skutečně není příloha se situací přístupové komunikace z ulice Švermova a dále není uvedeno schéma komunikační sítě, především propojení ulic Švermova a Ostašovská podél areálu IP Liberec a schéma platného ÚP města Liberce. Dané skutečnosti však nemají zásadní vliv na celkové posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Technické řešení záměru je detailně popsáno v příslušné kapitole oznámení. Dle závazných stanovisek příslušného úřadu z hlediska územního plánování je záměr v souladu s územním plánem města Liberec a proto přípustný za předpokladu respektování podmínek uvedených v předložených závazných stanoviscích Magistrátu města Liberec (závazná stanoviska Magistrátu města Liberec, odboru územního plánování č. j. UP/7110/219539/19/Ki-UPUP, CJ MML 256839/19 ze dne 2. 12. 2019 a č. j. UP/7110/172363/19/Ho-UPUP, CJ MML 185903/19 ze dne 4. 9. 2019, která jsou nedílnou součástí oznámení záměru).*

*V oznámení je uvedeno, že vlečka bude sloužit k dovozu materiálu a odvozu hotových výrobků. Intenzita dopravy na železniční vlečce se oproti původnímu stavu nemění, je uvažována cca 2 soupravy týdně. Toto je v oznámení záměru také uvedeno.*

*Dle vyjádření investora doprava na propojovací komunikaci Švermova - Ostašovská může být převedena po jejím vybudování. Jedná se o investici města, termín realizace není v současnosti znám a tedy nebyl do oznámení zahrnut. Vlivy předložené varianty (bez propojovací komunikace) byly vyhodnoceny jako akceptovatelné, příslušné orgány státní správy nemají při splnění podmínek uvedených v oznámení k záměru připomínky a nepožadují jej posoudit v celém procesu dle zákona.*

*Nedílnou součástí záměru je Rozptylová studie pro záměr místní komunikace a revitalizace areálu IPL (zpracovala Ing. Hana konečná, schválil Ing. Luboš Štancl, únor 2020), v jejímž závěru je uvedeno: „Celkově lze na základě provedeného vyhodnocení konstatovat, že realizace záměru nevyvolá významné navýšení imisních koncentrací znečišťujících látek s ročním průměrováním v nejbližších oblastech dlouhodobého pobytu osob. Případná realizace záměru nevytvoří novou příčinu překračování imisních limitů v nejbližších obydlených oblastech. Podmínky pro plnění imisních limitů se, ve srovnání situace před a po realizaci záměru, nebudou lišit.“*

Str. 18, kap. B.I.6, podkap. Návrhové parametry přístupové komunikace do areálu, obr. 3:

KÚLK OD upozorňuje na skutečnost, že:

- na obr. 3 by mělo být naznačeno pokračování propojovací komunikace Švermova – Ostašovská směrem k ulici Ostašovské, ačkoli tato stavba není součástí záměru, ale je v textu na str. 10, kap. B.I.3, podkap. Vztah k územně plánovací dokumentaci zmiňována,
- v prostoru stykové křižovatky v ul. Švermova a propojovací komunikace vpravo ve směru k areálu chybí část chodníku, který umožní bezpečné přecházení propojovací komunikace pěším a jzdoucím po ul. Švermova směrem z centra na Karlínky,

- není jasné, zda v prostoru další stykové křižovatky s budoucím pokračováním propojovací komunikace směrem na ul. Ostašovskou bude chodník, který je přimknutý k areálu investora, dále pokračovat směrem do areálu, jelikož na situaci areálu není tento chodník již zakreslen – ten je pouze na protější straně.

#### Vypořádání krajského úřadu

*Pokračování propojovací komunikace skutečně není na obrázku naznačeno, z důvodů uvedených výše je navržena pouze část komunikace jako příjezd k areálu a tato část je vyhodnocena.*

*Ostatní připomínky směřují k detailnímu technickému řešení a nemají vliv na celkové posouzení vlivů záměru na životní prostředí. Bude řešeno v navazujících řízeních.*

#### Str. 28, kap. B.II.2, podkap. Provoz přístupové komunikace do areálu:

Z textu není zřejmé, kdo je správcem komunikace, kterému je přisuzována povinnost zajistit nárazovou potřebu vody (např. pro kropení a čištění povrchu komunikace) dovozem pomocí mobilních cisteren. Tuto povinnost má zhotovitel stavby a nikoli „správce komunikace“, jak je uvedeno na str. 31 v kap. B.II.6, podkap. Dopravní infrastruktura-Výstavba, odst. 1.

#### Vypořádání krajského úřadu

*Ve zmiňovaném textu v kapitole B.II.6 na str. 31 je uvedeno, že tuto povinnost má zhotovitel stavby. Nemá vliv na vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí.*

#### Str. 31, kap. B.II.6, podkap. Dopravní infrastruktura-Výstavba, odst. 1:

KÚLK OD upozorňuje na skutečnost, že tento text je v rozporu s textem uvedeným na str. 10 - 11: „Dle závazného stanoviska Magistrátu města Liberec, odboru územního plánování z 2. 12. 2019 je záměr přípustný za splnění následujících podmínek: - podmínkou výstavby areálu je vybudování dopravního komunikačního připojení „Místní komunikace Ostašov – 1. etapa“ dle závazného stanoviska č. j. UP/71110/172363/19/Ho-UPUP;“

#### Vypořádání krajského úřadu

*Přístupová komunikace je řešena jako nedílná součást záměru. Podmínky uvedené v závazných stanoviscích z hlediska územního plánování musí být splněny bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.*

#### Str. 34, kap. B.III.1, podlap. Provoz, odst. 1:

KÚLK OD upozorňuje na skutečnost, že:

- na str. 9, kap. B.I.2, podkap. Dopravně inženýrské podklady, odst. 2 je uveden počet parkovacích stání 215, což je v rozporu s textem, kde je uveden počet stání 230 a dále se situačním výkresem, kde je celkem 212 stání pro osobní automobily včetně stání pro imobilní,
- není zde zmíněn provoz nákladní dopravy, přičemž je rozpor mezi počtem doků 12 uvedeným na str. 9, kap. B.I.2, podkap. Dopravně inženýrské podklady, odst. 3 a situačním výkresem, kde je uvedeno 19-20 stání pro kamiony, přičemž je symbolem kamionu vyznačeno pouze 15 stání.

K tomu je nutné dodat, že se nejedná o parkoviště s kapacitou 230 stání, ale o několik parkovišť rozmístěných v rámci areálu, či mimo něj, a to v 5 lokalitách. Osobní automobily budou přijíždět

a odjíždět z parkovišť jak po nové příjezdové komunikaci, tak i ulicí Švermovou (u železniční trati), případně ulicí Domky.

#### Vypořádání krajského úřadu

*Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí se jedná o drobné nepřesnosti, které na celkové posouzení vlivů záměru nemají zásadní vliv. Do následných řízení bude uváděna správná hodnota.*

*Rozpor z hlediska nákladní dopravy je mezi hodnotou 12 uvedenou v textové části a 15 místy vyznačenými v situaci. 19-20 stání pro kamiony v situaci uvedeno není (patrně do tohoto množství byly započítány i vjezdy do objektů vyznačené modrou šipkou). Na celkovou předpokládanou intenzitu dopravy, která je pro vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí zásadní, nemá tato nesrovnalost vliv.*

*Distribuce parkovišť v rámci areálu byla zohledněna v hlukové studii, stejně tak možné příjezdy a odjezdy zmíněnými ulicemi.*

Str. 45 - 46, kap. B.III.4, podkap. Provoz, Tab. 17 a 18:

KÚLK OD se domnívá, že by v tabulkách měly být uvedeny ještě další obytné objekty, a to Domky 78 a Domky 21. Dále by zde měla být uvedena i další obytná zástavba v ul. Švermova od objektu 100/102 směrem k podjezdu pod železniční trati po objekt Karlinská 61. Dále zde chybí situace s vyznačenými objekty - viz obr. 6 na str. 62.

#### Vypořádání krajského úřadu

*Referenční body byly vybírány tak, aby bylo možné co nejlépe vyhodnotit zatížení chráněných objektů hlukem. Dle vyjádření oznamovatele byla hluková studie konzultována s Krajskou hygienickou stanicí, která neměla k výběru referenčních bodů připomínky. Situace je součástí hlukové studie, která je jednou z příloh oznámení záměru. Příslušný orgán státní správy z hlediska veřejného zdraví nemá při splnění podmínek uvedených v oznámení k záměru připomínky a nepožaduje jej posoudit v celém procesu dle zákona.*

Str. 66, kap. D.I.1, podkap. Sociální a ekonomické důsledky, odst. 3:

Ačkoli oznamovatel sděluje, že „po uvedení industriálního parku do provozu přispěje záměr k vytvoření nových pracovních míst“, v dokumentaci není uveden počet zaměstnanců, jaká bude směnnost, z čehož bude vyplývat, zda je kapacita parkovacích stání dostatečná. Dále zde není uveden předpoklad, jaká část zaměstnanců asi bude dojíždět osobními automobily, veřejnou dopravou, případně pěšky.

#### Vypořádání krajského úřadu

*Počet zaměstnanců v současnosti není znám, stejně tak jako směnnost. Kapacita parkovacích stání je navržena s ohledem na zkušenosti z obdobných provozů. Záměrem je výstavba průmyslového areálu – halových prostor, včetně dopravní a technické infrastruktury, zatím však bez konkrétního využití navrhovaných prostor. Pokud bude do haly umístována činnost nebo technologie podléhající procesu posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen proces EIA), bude tato vyhodnocena samostatným procesem EIA, včetně počtu pracovních míst a posouzení dopravní kapacity, včetně způsobu dojížděky do zaměstnání apod.*

Situace stavby:

Pokud bude využíván vjezd do areálu z ulice Domky v místě sousedící s vlečkovým přejezdem, musí být součástí záměru i rekonstrukce této části ulice mezi železničním přejezdem a tímto vjezdem v parametrech stejných, jako na přístupové komunikaci.

Dále je nutné výjezd z parkoviště situovaného u železniční tratě přemístit z důvodu přehlednosti a bezpečnosti silničního provozu na opačnou stranu parkoviště směrem k centru města. Spolu s tím doplnit o chodník pro pěší parkovištěm u železniční trati a areálem a také o přejezdové zabezpečovací zařízení pro pěší.

Ze situace není zřejmé, v kterém místě ve směru od přístupové komunikace se nachází vjezd do areálu.

#### Vypořádání krajského úřadu

*Napojení areálu na ulici Domky si vyžádá stavební úpravu stávající komunikace ze silničních panelů. Tato skutečnost je uvedena v hlukové studii, detailně bude úprava řešena v dalším stupni PD.*

*V současnosti je návrh řešen takovým způsobem, jakým je předložen v oznámení záměru. Pokud v průběhu dalších stupňů projektové dokumentace vyplynou z projednání s dotčenými orgány státní správy požadavky na dílčí úpravy, bude toto řešeno v příslušných stupních PD.*

*Vjezd je v situaci vyznačen šipkou.*

#### Hluková studie:

##### Str. 11, kap. 4.1, podkap. Parkoviště pro zaměstnance:

KÚLK OD upozorňuje na rozpor v počtu 120 parkovacích míst uvedeném v textu oproti počtu  $54+45+18=117$  parkovacích míst vyznačených v Situaci stavby.

##### Str. 14 - 18, kap. 5.1, tabulky, schémata a obrázky:

KÚLK OD se domnívá, že v tabulkách by měly být uvedeny ještě další obytné objekty, a to Domky 78 a Domky 21 a dále i další obytná zástavba v ul. Švermova od objektu 100/102 směrem k podjezdu pod železniční tratí po objekt Karlínská 61. Tyto objekty by měly být vyznačeny v situačním nákresu.

#### Vypořádání krajského úřadu

*Z hlediska počtu parkovacích stání se jedná z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí o drobné nepřesnosti, které na celkové posouzení vlivů záměru nemají zásadní vliv. Do následných řízení bude uváděna správná hodnota.*

*Referenční body byly vybírány tak, aby bylo možné co nejlépe vyhodnotit zatížení chráněných objektů hlukem. Dle vyjádření oznamovatele byla hluková studie konzultována s Krajskou hygienickou stanicí, která neměla k výběru referenčních bodů připomínky. Situace je součástí hlukové studie, která je jednou z příloh oznámení záměru. Dle vyjádření citovaného výše nemá příslušný orgán státní správy z hlediska veřejného zdraví při splnění podmínek uvedených v oznámení k záměru připomínky a nepožaduje jej posoudit v celém procesu dle zákona.*

#### Rozptylová studie:

##### Str. 14, kap. 3.2.2, podkap. Pohyb vozidel na příjezdové komunikaci, Tab. 4:

KÚLK OD upozorňuje na skutečnost uvedenou v tabulce, kde je uvedena Intenzita dopravy v roce 2023 pro OA v počtu 430 vozidel za hodinu, což je 7 vozidel za minutu. Dále je nutné k tomu dodat, že parkoviště u železniční tratě (dle situace 117 parkovacích stání) bude přístupné přímo z ulice



Švermovy a tudíž osobní automobily nebudou využívat přístupovou komunikaci. Z tohoto zjištění není pak jasné, zda výpočet je správný.

Str. 17, kap. 3.4, tabulka 6:

KÚLK OD se domnívá, že v tabulce by měly být uvedeny ještě další obytné objekty, a to Domky 78 a Domky 21 a dále i další obytná zástavba v ul. Švermova od objektu 100/102 směrem k podjezdu pod železniční tratí po objekt Karlinská 61. Tyto objekty by měly být vyznačeny v Přílohové části.

Vypořádání krajského úřadu

*Rozptylová studie byla zpracována v souladu s platnou legislativou s ohledem na technické řešení záměru. Referenční body byly vybírány tak, aby bylo možné co nejlépe vyhodnotit ovlivnění území. Dle vyjádření oznamovatele byla také rozptylová studie konzultována s Krajskou hygienickou stanicí, která metodiku studie ani výběr referenčních bodů nezpochybnila. Příslušný orgán ochrany ovzduší (krajský úřad) považuje vlivy záměru na kvalitu ovzduší za dostatečně identifikované a odpovídajícím způsobem popsané a vyhodnocené. Z hlediska ochrany ovzduší není tedy třeba záměr posoudit podle zákona.*

**Krajský úřad, odbor životního prostředí a zemědělství - nepožaduje** záměr posoudit v celém rozsahu zákona.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny krajský úřad upozorňuje na nutnost před realizací záměru požádat krajský úřad o povolení výjimky ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů dle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny. Realizací záměru dojde velmi pravděpodobně k zásahu do biotopu zvláště chráněného druhu živočicha slepýše křehkého (*Anguis fragilis*), jehož výskyt byl doložen Přírodovědným průzkumem podél vnějšího obvodu areálu bývalé slévárny v Liberci – Ostašov (RNDr. Mrlíková, RNDr. Višňák, PhD., květen 2020).

Vypořádání krajského úřadu

*Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře, jedná se o zákonnou povinnost.*

Z hlediska státní správy lesů krajský úřad konstatuje, že záměr se netýká zájmů státní správy lesů.

Vypořádání krajského úřadu

*Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.*

Z hlediska ochrany ovzduší krajský úřad konstatuje, že součástí oznámení záměru je rozptylová studie, která ve vstupech zahrnuje spalovací plynové zdroje (bodový zdroj), emise z dopravy (liniový zdroj) a emise z parkování (plošné zdroje). Technologické zdroje nejsou uvedeny. Podle rozptylové studie bude předmětem činnosti lehká průmyslová výroba (součástí nebude broušení, obrábění, svařování, lepení, ani povrchové úpravy). Pro období výstavby uvádí rozptylová studie soubor opatření pro omezení prašnosti. V tabulce č. 4 na str. 14 rozptylové studie je uvedena o něco vyšší denní intenzita nákladní dopravy ve srovnání s údajem ze str. 8, kde je uvedeno, že se počítá se 70 nákladními automobily za den. Hodinová intenzita osobní dopravy 430 je ve stejné tabulce zřejmě chybně uvedena. Oznámení záměru vyhodnocuje vlivy jako nevýznamné, na základě výpočtu dojde k nepodstatné změně imisní situace. V lokalitě je překračován imisní limit pro benzo(a)pyren. Imisní koncentrace této znečišťující látky nebudou vlivem záměru významným způsobem navyšovány. (Hlavním zdrojem benzo(a)pyrenu je spalování pevných paliv).

Orgán ochrany ovzduší považuje vlivy záměru na kvalitu ovzduší za dostatečně identifikované a odpovídajícím způsobem popsané a vyhodnocené. Z hlediska ochrany ovzduší není tedy třeba záměr posoudit podle zákona.

#### Vypořádání krajského úřadu

*Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře, chybný údaj nebude v navazujících řízeních uváděn.*

Z hlediska odpadového hospodářství krajský úřad nepožaduje záměr posuzovat v celém rozsahu zákona, ovšem je třeba konstatovat, že v minulosti nebylo provedeno komplexní posouzení rizik dotčené lokality a zhodnocení stavu provozních objektů bývalé slévárny FEREX-ŽSO spol. s r.o. v plném rozsahu. K dispozici je pouze doprůzkum lokality provedený společností AQUATEST a.s. v prosinci 2011, který zahrnoval provedení 9 ks průzkumných sond navržených dle objednatele reality Ostašov a.s. v místech dřívější manipulace s chemickými látkami a přípravky. Následná analýza vzorků neprokázala významné znečištění a to rovněž z důvodu příznivé hydrogeologické situace, tedy přítomnosti horninového prostředí jílovitého charakteru s nízkou infiltrací srážkových vod.

V současné době se v areálu mj. nachází nadrcený recyklát pocházející z demolice nadzemních objektů a zároveň dle zjištění ČIŽP, OI Liberec při kontrolní činnosti v květnu 2020, neurčené množství slévárenských písků, škváry, strusky a kotelního prachu ze spalování uhlí z předchozí činnosti provozu slévárny.

Krajský úřad upozorňuje, že v rámci následných aktivit v lokalitě je nezbytné dodržet zákonnou povinnost nakládat se zde nacházejícími se recykláty či odpady produkovanými z výstavby industriálního parku a přístupové komunikace dle jejich skutečných vlastností a předat je k následnému využití či odstranění pouze osobám oprávněným k jejich převzetí dle § 12 odst. 3 zákona č. 185/2001 Sb, o odpadech, ve znění pozdějších předpisů. Pokud budou využívány na povrchu terénu, tak jedině za splnění podmínek vyhlášky č. 294/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

#### Vypořádání krajského úřadu

*Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře, jedná se o zákonné podmínky, které musí být splněny bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí.*

**Veřejnost zastoupená na základě plné moci Mgr. Jindřichem Felcmanem, Ph. D. a Borisem Pleštilem:**

#### I. Chybná klasifikace záměru a jeho neurčitá charakteristika

Záměr je klasifikován dle přílohy č. 1 zákona jako typ záměru č. 107: Průmyslové zóny a záměry rozvoje průmyslových oblastí od stanoveného limitu 20 ha. Provedená klasifikace nicméně neodpovídá charakteristice předmětného záměru. V daném případě nejde o záměr rozvoje průmyslové zóny či průmyslové oblasti. Do tohoto typu záměru se řadí plošné záměry spočívající v přípravě území pro vybudování průmyslové zóny, které zpravidla zahrnují pouze základní investiční přípravu území. Tedy parcelaci území a vybudování páteřní dopravní a technické infrastruktury. Předmětný záměr ovšem představuje již umístění konkrétní stavby s rámcovým popisem činností a z něho odvozenou zátěž území. A to v poměrně konkrétně uvedených parametrech zahrnujících např. předpokládaný počet zaměstnanců, předpokládanou intenzitu dopravní obsluhy apod. V daném případě jde tedy o záměr na výstavbu objektu pro provoz blíže nespecifikované

průmyslové výroby. Nejde tedy jen o přípravu území, ale již o umístění průmyslové stavby, neměla by být tedy akceptována klasifikace navržená v oznámení.

Popis předmětného záměru uvádí blíže nespecifikované průmyslové činnosti, užívá nekonkrétní pojmy jako „lehká montáž“, „dokončovací práce“, výstupem mají být „hotové výrobky“ či „polotovary pro další zpracování“, připuštěny jsou i „kompletace určené pro strojírenský průmysl“, výslovně nejsou vyloučeny ani činnosti spadající do oblasti „automotive“. Takto vágně definované činnosti je možné podřadit hned do několika možných typů záměrů vymezených v příloze č. 1 zákona. Vzhledem k převládajícímu zaměření průmyslových provozů na Liberecku lze důvodně předpokládat, že půjde o typ záměru č. 96: Výroba a montáž motorových vozidel, drážních vozidel, lodí, výroba a oprava letadel a výroba železničních zařízení na výrobní ploše od stanoveného limitu 10 000 m<sup>2</sup> výrobní plochy, popř. další typy průmyslových provozů.

Stanovení klasifikace předmětného záměru je na základě předloženého oznámení problematické. Přestože je předmětným záměrem umístěna do území konkrétní stavba, charakter v ní plánovaných činností je proveden pouze mlhavě. V takové situaci je nutné, aby příslušný úřad postupoval v souladu předběžné opatrnosti. Vzhledem k výměře užité plochy předmětného záměru 55 386 m<sup>2</sup> je třeba ve smyslu § 7 odst. 5 zákona konstatovat, že předmětný záměr podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

V tomto bodu vyjádření je dále uvedeno, že provedení povoloovacího řízení pro umístění takto rozsáhlého výrobního areálu, aniž by bylo podrobně specifikováno, jaké činnosti v něm budou provozovány, představuje velmi nestandardní postup. Bez konkrétní specifikace záměru nelze vnímat všechny uvedené parametry předmětného záměru za relevantní, ať už jde o počet zaměstnanců, intenzitu dopravní obsluhy, či další vlivy. Provedení procesu EIA na takto obecně specifikovaný záměr působí jako typický případ „salámové metody“, kdy je dosaženo potřebných správních povolení na obecně definovaný záměr. Ovšem až na základě osazení konkrétních výrobních linek do umístěné stavby bude možné konkretizovat jednotlivé parametry zátěže. Pokud se budou tyto parametry od nyní deklarovaných parametrů odchylovat, pozice příslušných správních orgánů bude již značně oslabena – stavba bude již stát, nebude již „cesty zpět“. Investor předmětného záměru přitom v době zpracování oznámení jistě nemohl vědět, jaké konkrétní provozování v něm budou umístěny, neboť ještě v červnu 2020 inzeroval pronájem připravovaných prostorů veřejnou realitní nabídkou určenou pro blíže neurčenou klientelu (doloženo ve vyjádření jako printscreen).

#### Vypořádání krajského úřadu

*Z hlediska zákona a na základě metodického vedení Ministerstva životního prostředí ČR krajský úřad zařadil předmětný záměr dle kategorie II, bodu č. 106: Výstavba skladových komplexů s celkovou zastavěnou plochou od stanoveného limitu 10 000 m<sup>2</sup>. Jedná se o výstavbu prázdných hal a související dopravní a technické infrastruktury. Výčet předpokládaných činností je pouze orientační, aby bylo zřejmé, že se bude jednat o lehkou výrobu, nikoliv těžký průmysl.*

*V oficiálním metodickém výkladu vybraných bodů přílohy č. 1 k zákonu je u bodu č. 106 uvedeno mimo jiného: „Skladovým komplexem jsou též haly připravované zpravidla v průmyslových zónách, kdy je předmětem záměru výstavba prázdné haly a investor zamýšlí tuto halu následně pronajímat (o účelu haly tedy bude rozhodnuto až v souvislosti s obsazením zájemcem). Pokud bude hala následně obsazena záměrem, který naplňuje dikci některého z dalších bodů přílohy č. 1 k zákonu (např. bodu 42, 76, 98, 101, 102 aj.), bude rovněž podléhat postupům podle zákona.“*

*Jako takový byl záměr zařazen a také vyhodnocen se závěrem, že nebude dále posuzován dle zákona.*

#### II. Nejasnosti v posouzení předpokládané dopravní zátěže

S odkazem na část I. vyjádření je konstatováno, že oznámení záměru je zatíženo velkou mírou nejistoty. Z pohledu předpokládané dopravní zátěže lze tuto nejistotu nicméně klasifikovat spíše jako zjevnou a neodůvodněnou odchylku od standardních hodnot.

Dopravní zatížení je v kap. B.1.2 oznámení předmětného záměru stanoveno v počtu 70 nákladních vozidel za 24 hodin a 300 osobních vozidel za 24 hodin. Přičemž je výslovně uvedeno, cit.: „*Jedná se o informaci od zadavatele na základě navrženého rozsahu průmyslového areálu.*“ Uvedený předpoklad počtu nákladních vozidel je následně odvozen od předpokládaného počtu 12 odbavovacích doků pro kamiony a jejich předpokládané obsazenosti. Vzhledem k tomu, že součástí oznámení nicméně není konkrétní projektová dokumentace umístované stavby obsahující například konkrétní zakreslení doků, je třeba brát tato východiska jako nepodložená. Vzhledem k výše uvedenému, tedy že v době zpracování oznámení záměru jeho investor nevěděl, jakými provozů bude areál konkrétně osazen, nejsou tato východiska odvozena z čehokoliv, co by mělo být pro budoucí provoz areálu relevantní.

Za takové situace není možné přistoupit na údaje obsažené v oznámení, ale je třeba vycházet ze standardních paramentů dopravní zátěže, které obdobně rozsáhlé průmyslové areály vykazují. Tyto parametry jsou odvozovány obvykle od celkové rozlohy výrobních areálů, tedy celkové rozlohy stavebního pozemku výrobního areálu.

U předmětného záměru je uvedena výměra zastavěných ploch nadzemními stavbami 45 405 m<sup>2</sup> a výměra souvisejících zpevněných dopravních a manipulačních ploch včetně ostatních částí pozemku 45 690 m<sup>2</sup>. Celkem tedy 91 095 m<sup>2</sup>.

Dle oficiálních metodik Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva dopravy je přitom třeba prognózovat u areálů pro lehkou výrobu či strojírenství 20 – 45 jízd těžkých nákladních vozidel v obou směrech za 24 hodin na 1 ha výměry areálu. V daném případě je tedy nutné předpokládat generovanou nákladní dopravu v intenzitě cca 180 – 400 těžkých nákladních vozidel v obou směrech. Vzhledem k principu předběžné opatrnosti je nutné v rámci zjišťovacího řízení vycházet spíše z vyšší hodnoty rámcového intervalu. A to tím spíše, že charakter činnosti není v oznámení předmětného záměru nikterak konkretizovaný a není zde tedy žádný odůvodněný předpoklad pro to, aby byla generovaná doprava v posuzovaném případě nižší.

Tuto predikci dle oficiálních ministerských metodik nelze odmítnout s tím, že jde pouze o teoretické podklady. Obě metodiky vycházejí z analýzy intenzit dopravní zátěže existujících průmyslových zón. Ve vyjádření je dále poukazováno na možnost analýzy na ulici Průmyslová v Liberci. Dále je uváděno, že dalším podkladem, který je možné zohlednit, je dopravní studie „INDUSTRIAL PARK LIBEREC. DOPRAVNÍ STUDIE. Doprava generovaná záměrem. Dopad záměru na okolní dopravní síť“ (Valbek s. r. o., 04/2020), kterou si nechal zpracovat sám investor, nicméně nebyla k oznámení záměru přiložena. Dle vyjádření lze spekulovat, že tomu tak je především z toho důvodu, že výsledky této studie úplně neodpovídaly požadavkům zadavatele. Dle odborného posouzení vyšla v této studii predikce dopravní zátěže na 297 – 495 nákladních vozidel denně v jednom směru, tedy 594 – 990 nákladních vozidel denně v obou směrech. Bez uvedení konkrétních podkladů, zjevně na žádost zadavatele, byly predikované hodnoty následně sníženy na 149 nákladních vozidel denně v jednom směru, což je ale stále dvojnásobek hodnot uváděných oznamovatelem záměru.

Vliv předpokládané dopravní zátěže je přitom třeba hodnotit ve vztahu k současné dopravní zátěži na ulici Švermova. Na ní je předmětný záměr dopravně přímo napojen. V dopravním posouzení je předpokládán rozklad dopravy v poměru 50/50: Jeden proud na ulici Švermova a dále na silnici I/35, druhý proud na ulici Uralskou a Kubelíkovu. Tento předpoklad nicméně opět není nikterak důvodný a podložený. Volba trasy přes ulice Uralská a Kubelíková by byla pro obsluhu předmětného

záměru racionální, pouze pokud by provozy v předmětném záměru byly ve výrobním vztahu k provozům v průmyslové zóně jih. S tím ovšem nelze počítat v situaci, kdy není charakter provozu v předmětném záměru nijak konkretizován. Je tedy třeba předpokládat, že doprava bude v převažující míře směřovat nejkratší cestou ke kapacitní silnici I/35. Dále je poznamenáno, že dopravní řešení, které předpokládá propojení průmyslových zón na severu a jihu území Liberce přes obytné ulice Uralská a Kubelíkova, lze hodnotit jako krajně nevhodné.

Ulice Švermova je již dnes silně dopravně zatížená a obytné podmínky v blízkosti této ulice jsou tímto značně znehodnocené. Jde přitom o hlavní ulici pro čtvrť Františkov obydlenou cca 4 000 obyvateli. Tito obyvatelé buď v blízkosti ulice Švermova přímo bydlí, popř. jí používají při cestách na autobusové zastávky, na základní školu, nebo do zařízení obchodu a služeb koncentrovaných právě podél této ulice.

Na ulici Švermova byla dle sčítání dopravy 2016 naměřena zátěž těžkou nákladní dopravou v hodnotě 934. Navýšení zátěže těžkou nákladní dopravou dle výše odvozených predikovaných hodnot by tak vlivem realizace předmětného záměru narostla následovně:

zdroj predikované hodnoty	predikovaná hodnota abs.	nárůst zátěže v %
dle údajů oznamovatele	140	15 %
dle studie Valbek, s.r.o.	298	32 %
dle srovnání s ul. Průmyslová	320	34 %
nižší hodnota dle metodik MPO a MD	180	19 %
vyšší hodnota dle metodik MPO a MD	400	43 %

K tomuto nárůstu je třeba přičíst i nárůst dopravy osobní automobilovou dopravou. Dle údajů oznamovatele předmětného záměru se předpokládá v areálu 600 pracovních míst. Dle metodiky Ministerstva průmyslu a obchodu lze u areálu o rozloze 9 ha předpokládat 450 – 1440 pracovních míst. Přitom se předpokládá 1 – 1,5 jízdy na jednoho zaměstnance denně v obou směrech. Vzhledem k tomu, že areál se nachází v dosahu městské hromadné dopravy, lze předpokládat nižší hodnotu tohoto intervalu, tedy celkem 450 – 1440 jízd denně. Zátěž osobní automobilovou dopravou na ulici Švermova je dle sčítání dopravy 10 035 vozidel. Nárůst zátěže individuální dopravou vlivem realizace předmětného záměru tak vychází následovně:

zdroj predikované hodnoty	predikovaná hodnota abs.	nárůst zátěže v %
dle údajů oznamovatele	600	6 %
nižší hodnota dle metodik MPO a MD	450	4 %
vyšší hodnota dle metodik MPO a MD	1440	14 %

Zásadní pro obytné podmínky je zátěž mnohem hlučnější a nebezpečnější těžkou nákladní dopravou. Nárůsty zátěže jsou přitom dokonce i dle údajů oznamovatele nezanedbatelné. Již nyní jsou obytné podmínky v blízkosti ulice Švermova značně zhoršené, při umístování dalších záměrů je přitom třeba tento aktuální stav o to pečlivěji reflektovat. Nikoliv jej vnímat jako alibi pro možnost dalšího zhoršování těchto podmínek.

V rámci zjišťovacího řízení je tak třeba vyhodnotit u vlivu předmětného záměru na dopravní zátěž, v souladu s kritérii obsaženými v příloze č. 2 zákona, především kumulaci tohoto záměru s vlivy jiných záměrů (realizovaných, povolených, připravovaných, uvažovaných). V daném případě nelze opomenout vliv dopravní zátěže, kterou již nyní generuje provoz areálu kovošrotu sousedícího s předmětným záměrem, ale také vliv výrobních areálů v Karlínkách či u ulice Uralská, jejichž dopravní obsluha taktéž dominantně využívá ulici Švermova.

*Vypořádání krajského úřadu*

*Z hlediska zákona a na základě metodického vedení Ministerstva životního prostředí ČR krajský úřad zařadil předmětný záměr dle kategorie II, bodu č. 106: Výstavba skladových komplexů s celkovou zastavěnou plochou od stanoveného limitu 10 000 m<sup>2</sup>. Jedná se o výstavbu prázdných hal a související dopravní a technické infrastruktury. Jako takový byl záměr zařazen a také vyhodnocen se závěrem, že nebude dále posuzován dle zákona. Pokud bude hala následně obsazena záměrem, který naplňuje dikci některého z dalších bodů přílohy č. 1 k zákonu (např. bodu 42, 76, 98, 101, 102 aj.), bude rovněž podléhat postupům podle zákona, přičemž v rámci probíhajícího zjišťovacího řízení bude hodnocena také konkrétní doprava generovaná záměrem.*

*Některé informace (např. jednoznačné počty zaměstnanců, vozidel apod.) jsou nad rámec podrobnosti zjišťovacího řízení tohoto typu záměru. V rámci zpracování oznámení tedy často dochází k odborným odhadům (také na základě informací od zadavatele). V rámci povolovacích řízení se pak krajský úřad vyjadřuje k předložené projektové dokumentaci, přičemž dochází ke kontrole a porovnání údajů uváděných v této projektové dokumentaci oproti údajům uvedeným v oznámení záměru v rámci provedení zjišťovacího řízení. V případě změny záměru pak příslušný úřad hodnotí, zda se jedná o takovou změnu záměru, která vyvolá potřebu provedení nového zjišťovacího řízení či nikoliv.*

*Predikci dle oficiálních ministerských metodik krajský úřad neodmítá. Krajský úřad však vždy hodnotí takový záměr, který mu je předložen v rámci oznámení. Krajský úřad podotýká, že nelze nutit oznamovatele ke změnám záměru ani předjímat, že intenzity dopravy byly podhodnoceny. Ke kontrole a případným nápravným krokům (nové zjišťovací řízení) může krajský úřad přistoupit až poté, co mu bude předložena projektová dokumentace s významně se lišícími hodnotami.*

*Kumulativní vlivy stávajících provozů byly vyhodnoceny – zatížení hlukem, prachem a znečištění ovzduší je již zahrnuto v pozadové zátěži v rozptylové a hlukové studii, které jsou nedílnou součástí oznámení záměru.*

*Zároveň nelze opomenout fakt, že záměr je dle stanovisek příslušného úřadu územního plánování v souladu s územním plánem a tedy přípustný.*

### III. Nekoncepčnost dopravního řešení

Dopravní řešení předmětného záměru spočívající v obsluze areálu přes hustě obydlenou obytnou čtvrť vyjádření hodnotí jako krajně nevhodné. Především s odkazem na kritéria pro zjišťovací řízení uvedená v příloze č. 2 zákona, a to konkrétně kritérium „stávající a schválené využívání území a priority jeho trvale udržitelného využívání“, jsou ve vyjádření formulovány následující připomínky koncepčně-urbanistického charakteru.

Areál předmětného záměru byl využíván pro výrobní aktivity již v minulosti. Je třeba nicméně reflektovat, že tento areál byl původně využíván jako slévárna, tedy areál těžkého průmyslu, u kterých je standardně využívána železniční doprava. Tyto typy výrobních aktivit pracují s velkými objemy stejnorodých surovin i produktů, využívání silniční dopravy je tak u nich zpravidla méně efektivní. Umístění areálu tak v zásadě nepředstavovalo urbanistickou závadu, neboť k areálu vedla železniční vlečka.

V současnosti se nicméně nacházíme ve zcela jiné situaci. Dochází k obnově tohoto areálu pro charakterově naprosto odlišnou činnost. Byť je popis předpokládaných činností v oznámení předmětného záměru značně mlhavý, zjevně popisuje aktivity spadající do kategorie lehké průmyslové výroby či strojírenství. Takový je ostatně i charakter většiny průmyslových areálů nacházejících na území města Liberec. Tento typ výrobních aktivit ovšem v dnešní době využívá železniční dopravu naprosto minimálně. Výrobní provozy v tomto segmentu velmi často vytváří

výrobní řetězce v režimu just-in-time či just-in-sequence, kdy je zásadní naprosto přesná časová koordinace výrobních aktivit v jednotlivých provozech a doprava jednotlivých produktů a dílů mezi těmito provozy. Pro tyto výrobní řetězce je železniční doprava nevhodná, neboť nemůže nabídnout takovou flexibilitu a operabilitu jako silniční doprava. Výmluvný je stav v samotném Liberci, kdy ani jeden podnik v nejrozsáhlejších a zároveň nejnovějších průmyslových zónách jih či sever železniční vlečku nevyužívá. Byť tedy investor předmětného záměru obecně deklaruje zájem železniční vlečku využívat, tuto deklaraci nelze brát pro posouzení vlivů předmětného záměru na životní prostředí jako relevantní východisko. Využití železniční vlečky je v předmětném areálu naprosto nepravděpodobné. Areál předmětného záměru přitom tvoří spolu se sousedními areály Kovošrotu, M. Samšiňáka a společnosti TRESEBURG, s.r.o., dohromady areál o výměře cca 18 ha. Nový Územní plán Liberce vymezuje v této oblasti další zastavitelné plochy pro rozvoj této průmyslové oblasti o dalších 9,8 ha. Již nyní směřují hlavní dopravní proudy na ulici Švermova taktéž z rozsáhlých areálů v Karlínkách a u ulice Uralská. I zde navrhuje nový územní plán rozvoj průmyslové zóny „Nová Volgogradská“ o dalších 5,4 ha.

Příslušné správní orgány tak nyní v případě posouzení předmětného záměru stojí na křižovatce. Pokud připustí napojení předmětného záměru na ulici Švermova, de facto legitimizují devastaci obytných podmínek v městské čtvrti Františkov nákladní dopravou, a to jak devastaci dosavadní, tak i tu budoucí. Přímé napojení 9 ha rozsáhlé průmyslové zóny na ulici Švermova bude pro další rozvoj průmyslových areálů v této oblasti významným precedentem.

Jestliže mají instituty zakotvené v zákoně EIA nyní dostát svým vlastním kritériím, tedy zvažováním i parametru trvale udržitelného užívání území, nelze předmětný záměr posuzovat izolovaně. Východiskem musí být naopak výše popsán urbanistický kontext. V platném i nově připravovaném Územním plánu města Liberec je ostatně tento kontext zohledněn, když se předpokládá dopravní napojení celé stávající průmyslové zóny v Ostašově (a v novém ÚP i nově navržených ploch) novou komunikací směřující podél letiště severně. Tato komunikace (ať už ve variantě dle platného či nového územního plánu) by odváděla nákladní dopravu z této oblasti zcela mimo obytné území přímo na silnici I/35, a to buď přes stávající křížení s ulicí Sousedská, nebo přes nově navržené mimoúrovňové napojení u průmyslové zóny sever. Napojení takto rozsáhlých průmyslových areálů přes obytnou čtvrť je totiž z urbanistického hlediska zločin, čehož si jsou vědomi i zpracovatelé obou územních plánů. Nyní je na příslušných správních úřadech, aby toto koncepční řešení obsažené v územně plánovací dokumentaci v jednotlivých správních řízeních naplnily.

Na základě této argumentace je ve vyjádření uveden požadavek na vyhodnocení vlivů tohoto záměru na životní prostředí ve více variantách. Stávající varianta jediného a přímého napojení předmětného záměru na ulici Švermova musí být porovnána s variantou napojení severního. A to buď po stávající ulici Domky, kde by bylo nutné kvůli úzkému profilu této ulice zřídit alespoň výhybny. Nebo výstavbou nové komunikace podél letiště, tak jak předpokládá platný Územní plán města Liberec. Popř. výstavbou nové komunikace v trase, ve které jí předpokládá nově připravovaný Územní plán Liberec. Všechny tyto varianty by v území vytvořily navazující benefity, neboť by mohly z ulice Švermova, v kombinaci s vhodným dopravním značením, odvést dopravu taktéž z areálu Kovošrotu, TRESEBURG, popř. i z areálů v Karlínkách a u ulice Uralská. Problémy s kapacitou stávajícího křížení ulice Sousedská a silnice I/35 je možné řešit využitím inteligentních dopravních systémů, které by v případě dopravních kongescí nasměrovaly dopravní obsluhu – v jakési záložní variantě – na ulici Švermova. Je předpoklad, že dopravní úleva v 95 % doby, kdy na křížení Sousedská a I/35 kongesce nejsou, by pro obyvatele Františkova představovala významný příspěvek ke zvýšení (a do budoucna nezhoršení) kvality života.

Vypořádání krajského úřadu

*Krajskému úřadu byl předložen záměr v jediné variantě dopravního napojení a jako takový byl tento záměr posuzován a vyhodnocen se závěrem, že záměr není nutné posuzovat dle zákona.*

*Dle vyjádření investora doprava na propojovací komunikaci Švermova - Ostašovská může být převedena po jejím vybudování. Jedná se však o investici města, termín realizace není v současnosti znám a tedy nebyl do oznámení zahrnut.*

*Jak je uvedeno také ve vyjádření veřejnosti, investor předmětného záměru obecně deklaruje zájem železniční vlečku využívat. Krajský úřad podotýká, že nelze oznamovatele napadat, že to tak nebude.*

*V oznámení je uvedeno, že vlečka bude sloužit k dovozu materiálu a odvozu hotových výrobků. Intenzita dopravy na železniční vlečce se oproti původnímu stavu nemění, je uvažována cca 2 soupravy týdně.*

*Po předložení dokumentace k územnímu, resp. stavebnímu řízení krajský úřad porovná údaje vycházející z těchto dokumentací s provedeným zjišťovacím řízením a případné změny vyhodnotí se závěrem, zda předmětné změny vyvolají potřebu provedení nového zjišťovacího řízení či nikoliv.*

*Jak je uvedeno ve vyjádření veřejnosti, v okolí areálu je umístěno více stávajících průmyslových areálů, další areály jsou navrhovány územním plánem k zastavení. V tomto konkrétním případě se jedná o nevyužitý areál bývalých sléváren, jehož opětovné využití je oproti zástavbě na „zelené louce“ z koncepčního hlediska prioritou. Otázkou zůstává dopravní napojení těchto areálů a odvedení dopravy mimo obydlené části města. Tento problém je však třeba řešit koncepčně v územním plánu a jeho realizaci nelze vymáhat na oznamovateli tohoto záměru. Jedná se o prioritu města, a tedy by město mělo přistoupit k jejímu včasnému řešení.*

*Předložená varianta posuzovaná ve zjišťovacím řízení byla vyhodnocena jako akceptovatelná pro životní prostředí i veřejné zdraví. Příslušné dotčené orgány nevnesly zásadní připomínky, za předpokladu splnění podmínek uvedených v oznámení nepožadují posuzování záměru v celém procesu EIA. Územní samosprávný celek se nevyjádřil.*

*Zároveň nelze opomenout fakt, že záměr je dle stanovisek příslušného úřadu územního plánování, která jsou součástí dokumentu oznámení, v souladu s územním plánem a tedy přípustný.*

#### IV. Nepřesnosti ve vyhodnocení zátěže hlukem

Ve vyjádření veřejnosti je konstatováno, že hluková studie, která je přiložena k oznámení předmětného záměru, vykazuje významné nedostatky a nedůvodné závěry. Je pochopitelně zatížena nejistotou ohledně základního východiska, a to předpokládanou intenzitou dopravní obsluhy předmětného záměru. V tomto ohledu by mělo být ve zjišťovacím řízení požadováno dopracování hlukové studie s ohledem na reálnou dopravní zátěž vyčíslenou v části II. tohoto vyjádření.

I při odhlédnutí od tohoto koncepčního nedostatku jsou nicméně některé metodické postupy a následné závěry hlukové studie pochybné. Jak bylo popsáno výše, již nyní je dopravní zátěž ulice Švermova enormní. To je potvrzeno i v samotné hlukové studii v kapitole 4.4. *Situace lokality z hlediska hlukové zátěže*, která obsahuje výřez z hlukové mapy Ministerstva zdravotnictví ČR. Z mapy je patrné, že minimálně první řada domů (a mnohde i vzdálenější domy) u ulice Švermova jsou již nyní zasaženy hlukem převyšujícím 65 dB. Hlukové limity pro hluk z dopravy jsou přitom v předmětné hlukové studii, v kap. 2.1. *Legislativa*, uvedeny pro předmětnou lokalitu jako 55 dB ve dne a 45 dB v noci. Následně se ovšem modeluje zátěž hlukem i se započtením navýšení dopravní zátěže vlivem předmětného záměru a dochází se k hodnotám nižším. Není zřejmé, z jakého důvodu mohlo při zpřesnění předmětné hlukové mapy Ministerstva zdravotnictví dojít k tak razantnímu snížení hodnot. Lze tak spekulovat, že toho bylo dosaženo do určité míry účelovou volbou



referenčních bodů – např. není jasné, proč např. u referenčního bodu RB2, domu na adrese Švermova 81/94, byly počítány hodnoty na západní a severní fasádě, když ulice Švermova hraničí s tímto domem z jeho jižní fasády. U referenčních bodů 2 a 5 jsou v kap. 5.2. *Vypočtené hodnoty hlukové zátěže* nicméně i tak vypočteny u dopravy hodnoty převyšující stanovené limity. Přesto je závěr této studie v kap. 6. *Hodnocení* formulován tak, že, cit.: „Dle výše uvedených vypočtených hodnot je zřejmé, že provozem záměru nebudou, za předpokladu výše uvedených dopravních intenzit a akustických parametrů zařízení, překračovány hygienické limity.“

Vzhledem k výše popsaným nedostatkům u východisek hlukové studie i pochybnostem ohledně její metody, je ve vyjádření veřejnosti požadována revize hlukové studie. V rámci posouzení vlivů předmětného záměru na životní prostředí je vzhledem k citlivosti tohoto tématu požadováno hlukovou studii zpracovanou pro investora doplnit objektivním posudkem objednaným příslušným úřadem. Dopravní zátěž na ulici Švermova je již dneska enormní a tomu odpovídá i hluková zátěž okolních obytných staveb. Je velmi nepravděpodobné, že by se objektivně stanovená dopravní zátěž generovaná předmětným záměrem neprojevila na dalším zhoršení tohoto stavu. Je taktéž poměrně nepravděpodobné, že by již nyní nebylo u některých obytných staveb zaznamenáno překročení hlukových limitů.

#### Vypořádání krajského úřadu

*Referenční body byly vybírány tak, aby bylo možné co nejlépe vyhodnotit zatížení chráněných objektů hlukem. Dle vyjádření oznamovatele byla hluková studie konzultována s Krajskou hygienickou stanicí, která neměla k výběru referenčních bodů připomínky. Příslušný orgán státní správy z hlediska veřejného zdraví nemá při splnění podmínek uvedených v oznámení k záměru připomínky a nepožaduje jej posoudit v celém procesu dle zákona.*

*Z emailové konzultace problematiky s Krajskou hygienickou stanicí (dále jen KHS) vyplynulo, že při posuzování předloženého oznámení KHS vycházela z předložených intenzit dopravy ze sčítání dopravy v roce 2016, ilustračního výřezu strategické hlukové mapy a počtu 70 nákladních vozidel /24 hodin a 300 osobních vozidel/24 hodin v jednom směru. Při svém rozhodování KHS uvažovala také měření hluku, které provedla v rámci státního zdravotního dozoru na Švermově ulici v mnohem zatíženějším místě jmenované ulice v chráněném venkovním prostoru stavby Švermova 115/27, kdy hygienický limit v denní době byl plněn s rezervou 6,8 dB a v noční době 3,1 dB při intenzitách dopravy vyšších než je uvažováno v této oblasti. Vzhledem ke skutečnosti, že ke zvýšení hluku o tři decibely by bylo nutné navýšení intenzity dopravy jednou tolik, po zvážení celé situace KHS nepožaduje posuzování v celém procesu EIA, neboť tím nezíská nové informace. Hluková problematika bude s KHS dále podrobně řešena v rámci řízení dle stavebního zákona.*

*Krajský úřad konstatuje, že neshledal důvody pro požadavek revize hlukové studie.*

#### V. Obecně závěrem

Ve vyjádření veřejnosti je vysvětlen účel tohoto podání, kterým je především dát impulz k odpovědné přípravě předmětného záměru. Ze strany obyvatel Františkova prostřednictvím Osadního výboru Františkov, a taktéž ze strany Mgr. Jindřicha Felcmana, Ph.D., který podepsané obyvatele Františkova v tomto řízení zastupuje, byly město Liberec i investor předmětného závěru opakovaně vyzvány k projednání alternativního dopravního řešení předmětného záměru. Jak ze strany vedení města Liberec, tak ze strany investora, byly nicméně alternativní návrhy odmítány a od začátku přípravy záměru je z jejich strany uvažována a připravována pouze jediná varianta dopravního napojení. Tomu odpovídá i plánovací smlouva uzavřená mezi městem Liberec a investorem.

Jak je popsáno v části III. tohoto vyjádření, je poukazováno na to, že alternativní varianty jsou zcela realistické, proveditelné a ekonomicky v zásadě nenáročné. Minimalistická varianta výhyben na ulici Domky, které je možné realizovat na pozemcích města + inteligentní řízení dopravního provozu navázaného na provoz na ulici Sousedská představuje řešení, jehož náklady by dosáhly maximálně nízkých jednotek milionů Kč. Přesto nebyla tato varianta ze strany města ani investora řádně prověřena a obyvatelům Františkova nebylo vysvětleno, proč je tato varianta odmítána.

Dále je uvedeno, že není zájmem podatelů tohoto vyjádření pouze účelově blokovat realizaci předmětného záměru. Pokud ovšem nebudou ze strany vedení města Liberec a investora důkladně jejich připomínky vyhodnoceny, nebude podatelům tohoto vyjádření zbývat jiná možnost než hájit svá práva ve správních řízeních, popř. řízeních u správních soudů. Za zdržení, která pro investora z takových kroků vyplynou, nebude možné vinit podatele tohoto vyjádření, kteří pouze využívají právních nástrojů, které jim garantuje právní řád ČR. Za tato zdržení tak budou odpovídat především město Liberec a samotný investor, kteří se k připomínce podatelů tohoto vyjádření doposud stavěli velmi liknavě. Lze předpokládat, že tato liknavost, i v kontextu údajné procesní chyby, kdy se „zapomnělo“ vyvěsit oznámení zjišťovacího řízení k předmětnému záměru na úřední desce města Liberec, půjde při případných odvoláních a soudních přezkumech k tíži investora. Opětovně tedy tímto vyjádřením veřejnost vyzývá město Liberec i investora k jednání o alternativním dopravním řešení předmětného záměru.

#### Vypořádání krajského úřadu

*Krajský úřad opět konstatuje, že mu byl předložen záměr v jediné variantě dopravního řešení a jako takový byl tento záměr posouzen a vyhodnocen se závěrem, že záměr není nutné posuzovat dle zákona.*

*Dle vyjádření investora doprava na propojovací komunikaci Švermova - Ostašovská může být převedena po jejím vybudování. Jedná se o investici města, termín realizace však není v současnosti znám.*

*Dopravní napojení všech stávajících a do budoucna navrhovaných areálů a odvedení dopravy mimo obydlené části města by skutečně mělo být prioritou, tento problém je však třeba řešit koncepčně v územním plánu a jeho realizaci nelze vymáhat na oznamovateli tohoto jediného záměru. Jedná se o prioritu samosprávy města, která by v případě potřeby měla přistoupit k jejímu včasnému řešení. Územní samosprávný celek se k záměru nevyjádřil.*

*Předložená varianta dopravního připojení posuzovaná ve zjišťovacím řízení byla vyhodnocena jako akceptovatelná pro životní prostředí i veřejné zdraví. Příslušné dotčené orgány nevznesly zásadní připomínky a za předpokladu splnění podmínek uváděných v oznámení záměru nepožadují posuzování záměru v celém procesu EIA.*

*Zároveň nelze opomenout fakt, že záměr je dle stanovisek příslušného úřadu územního plánování, která jsou součástí dokumentu oznámení, v souladu s územním plánem a tedy přípustný.*

*Vzhledem k pochybení ze strany územního samosprávného celku ve věci nevyvěšení informace o oznámení na úřední desce byla zjednána náprava, a to dodatečné vyvěšení informace o oznámení záměru spolu s prodloužením lhůty pro zaslání vyjádření, čehož veřejnost plně využila podáním tohoto vyjádření.*

K doručeným vyjádřením krajský úřad dále souhrnně konstatuje, že všechna vyjádření budou oznamovateli předána spolu s tímto rozhodnutím. Oznamovatel tedy bude s požadavky směřujícími

k navazujícím řízením seznámen. Vyjádření veřejnosti bude oznamovateli předáno bez podpisové listiny.

Při svém rozhodování se krajský úřad v rámci zjišťovacího řízení dle zákona řídil mimo jiného následujícími zásadami uvedenými v příloze č. 2 zákona:

### I. Charakteristika záměru

Posuzovaným záměrem je výstavba nového průmyslového areálu v prostoru bývalé slévárny v Liberci – Ostašově. Záměr spočívá ve výstavbě průmyslových budov, objektů pro skladování a objektů nezbytných pro provoz areálu. Nová zástavba bude sloužit průmyslovým účelům, přičemž je plánováno s umístěním lehkých průmyslových provozů. Předmětem výrobního procesu bude lehká montáž a dokončovací práce, balení a expedice. Výstupem budou jak hotové výrobky, tak polotovary pro další zpracování (např. povrchové úpravy) a kompletace určené pro strojírenský průmysl, nelze vyloučit ani Automotive. Součástí výroby nebude broušení, obrábění, svařování, lepení ani povrchové úpravy. Hotové výrobky budou baleny a odesílány zákazníkovi k dalšímu zpracování.

Součástí záměru jsou také nové inženýrské sítě, zpevněné plochy a přístupová komunikace do areálu (dvoupruhová místní komunikace s šířkou vozovky 7,50 m mezi obrubníky a s návrhovou rychlostí 30 km/hod, celková délka 220 m).

### II. Umístění záměru

Území určené pro výstavbu je bývalý průmyslový areál libereckých sléváren v Ostašově. Areál je obdélníkového tvaru s jižním sklonem a výškovým rozdílem cca 14 m. Ze severní strany areál navazuje na průmyslovou zástavbu Kovošrotu a výrobní haly firmy Tresseburg. Jižní a východní strana areálu navazuje na volné travnaté plochy prostoru civilního letiště a volného zeleného pruhu přecházejícího k občanské zástavbě. Západní strana areálu je definována železnicí Liberec – Česká Lípa a komunikací.

kraj: Liberecký

obec: Liberec

k. ú.: Růžodol I, Františkov u Liberce

Dle závazných stanovisek Magistrátu města Liberec, odboru územního plánování č. j. UP/7110/219539/19/Ki-UPUP, CJ MML 256839/19 ze dne 2. 12. 2019 a č. j. UP/7110/172363/19/Ho-UPUP, CJ MML 185903/19 ze dne 4. 9. 2019, je záměr v souladu s územním plánem města Liberec a tedy přípustný za předpokladu splnění podmínek uvedených v těchto stanoviscích.

### III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

#### Vliv na obyvatelstvo

Vlivy obdobných staveb na obyvatelstvo lze hodnotit zejména z hlediska zdravotních rizik (emise škodlivých látek, hluková zátěž), sociálních a ekonomických důsledků, narušení faktorů pohody, případně dalších faktorů (znehodnocení životního prostředí). Z hlediska zdravotních rizik lze jako hlavní faktory hodnotit především hlukovou zátěž a znečištění ovzduší.

Výše uvedené vlivy budou spojeny v období výstavby s prováděním stavebních prací a dále s dopravou materiálů a strojů na staveniště. Stavební práce a nákladní doprava budou zdrojem hluku a emisí znečišťujících látek do ovzduší (plynné exhalace, prašnost). Dovoz bude realizován

po stávajících komunikacích, případně po nově vybudovaném úseku přeložky. Dovozní trasy je zapotřebí upřesnit v dalších fázích projektové přípravy s ohledem na obytnou zástavbu. V případě, že nebude možné se obytné zástavbě zcela vyhnout, bude třeba zařadit vhodná opatření pro minimalizaci negativních vlivů. Pokud bude v průběhu stavebních prací zjištěno překročení povolené hranice hlučnosti, zajistí zhotovitel potřebná ochranná opatření.

Etapa výstavby bude zdrojem hluku, který může ovlivnit akustické poměry v území. Mimo samotné stavební práce bude negativní ovlivnění hlukem způsobovat i dovoz stavebních materiálů a strojů na staveniště. Hlukovou studií bylo předběžně zjištěno, že při souběhu činnosti mechanismů uvažovaných při výstavbě bude hluk pod příslušnými limitními hodnotami stanovenými pro provádění stavebních prací v intervalu mezi 7 a 21 h. Vlivy spojené s obdobím výstavby lze hodnotit jako mírně nepříznivé, časově a územně omezené.

Po uvedení záměru do provozu dojde k vymizení negativních vlivů spojených s výstavbou záměru. Provozem záměru nebudou, za předpokladu výše uvedených dopravních intenzit a akustických parametrů zařízení, překračovány hygienické limity. Z výsledků výpočtu očekávané hlukové zátěže nevyplývá nutnost realizovat protihluková opatření. Z hlediska hlukové zátěže bude i po realizaci záměru dominantním zdrojem hluku v posuzované lokalitě doprava na ulici Švermova. Vliv na hlukovou situaci v období provozu lze hodnotit jako mírně negativní, dlouhodobý.

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo lze hodnotit pozitivně především vznik nových pracovních míst. Výstavbou záměru dojde k využití a úpravě brownfieldové plochy průmyslového areálu. Projektovaný industriální park je navržen tak, aby splnil současné technické požadavky a hygienické limity.

Výstavba posuzovaného záměru bude představovat narušení faktorů pohody zejména pro obyvatelstvo v okolí předmětného záměru. Tyto faktory budou narušeny především zvýšenou hladinou hluku a zvýšenou prašností ze stavební činnosti, projíždějícími dopravními mechanismy. Významné narušení dalších faktorů se nepředpokládá.

K záměru byla zpracována Hluková studie (Ing. Kateřina Krestová, Ph.D., září 2020), která je nedílnou součástí oznámení záměru a ve které je uvedeno: „Přípustnou hodnotou pro denní dobu pro hluk z provozu stacionárních zdrojů v areálu včetně vnitroareálové dopravy je  $L_{Aeq} = 50$  dB(A), pro noční dobu je pak  $L_{Aeq} = 40$  dB(A). Přípustnou hodnotou pro denní dobu pro hluk z provozu na místních komunikacích je  $L_{Aeq} = 55$  dB(A), pro noční dobu je pak  $L_{Aeq} = 45$  dB(A). V případě nově vybudované komunikace spojující stávající ul. Švermovu s industriálním parkem byla při uvedené intenzitě dopravy (70 nákladních vozidel/24 hodin, 300 osobních vozidel/24 hodin v jednom směru) vypočtena nejvyšší hodnota v referenčním bodu 1 (Švermova 100/102) u východní fasády, která je v těsné blízkosti křižovatky těchto dvou komunikací, a to 43,4 dB(A) v noční době a 49,6 dB(A) v denní době. V případě provozu stacionárních zdrojů, včetně vnitroareálové dopravy byla vypočtena nejvyšší hodnota v referenčním bodu 4 (Domky 109), který se nachází nejbližší areálu, a to 37,1 dB(A) v noční době a 42,9 dB(A) v denní době. Intenzita železniční dopravy se vlivem provozu záměru nezmění, posun vlečky nemá vliv na hlukovou situaci. Dle výše uvedených vypočtených hodnot je zřejmé, že provozem záměru nebudou, za předpokladu výše uvedených dopravních intenzit a akustických parametrů zařízení, překračovány hygienické limity. Lze konstatovat, že i po realizaci záměru bude dominantním zdrojem hluku v posuzované lokalitě doprava na ulici Švermova.“

Nedílnou součástí záměru je dále Rozptylová studie pro záměr místní komunikace a revitalizace areálu IPL (zpracovala Ing. Hana konečná, schválil Ing. Luboš Štancl, únor 2020), která ve svém závěru uvádí: „Celkově lze na základě provedeného vyhodnocení konstatovat, že realizace záměru

nevyvolá významné navýšení imisních koncentrací znečišťujících látek s ročním průměrováním v nejbližších oblastech dlouhodobého pobytu osob. Případná realizace záměru nevytvoří novou příčinu překračování imisních limitů v nejbližších obydlených oblastech. Podmínky pro plnění imisních limitů se, ve srovnání situace před a po realizaci záměru, nebudou lišit.“

Celkově lze tedy vlivy posuzovaného záměru na obyvatelstvo hodnotit jako mírně negativní.

### Vliv na ovzduší a klima

Výstavba posuzovaného záměru bude spojena s navýšením množství emisí škodlivin do ovzduší. Bude se jednat zejména o výfukové plyny dopravních a stavebních mechanismů, dále pak o prachové částice např. z ploch zařízení staveniště a skládek sypkých materiálů. Veškeré tyto vlivy budou časově omezené pouze na období výstavby a bude možné je účinně eliminovat řadou opatření (např. používáním stavebních mechanismů v odpovídajícím technickém stavu, realizací stavebních prací v co nejkratším možném termínu, čištěním komunikací, minimalizací plošného rozsahu zařízení staveniště, skrácením ploch zařízení staveniště, komunikací a skládek sypkého materiálu v suchých obdobích roku). V období výstavby se bude jednat o vlivy mírně negativní, časově omezené.

Nedílnou součástí záměru je Rozptylová studie pro záměr místní komunikace a revitalizace areálu IPL (zpracovala Ing. Hana Knečná, schválil Ing. Luboš Štancl, únor 2020), která uvádí následující závěry:

„1) V posuzovaném území nedochází k překračování imisních limitů kromě průměrné roční imisní koncentrace benzo(a)pyrenu. Imisní limit benzo(a)pyrenu je v oblasti překračován o 20 %.

2) Podmínky pro uložení kompenzačních opatření nejsou splněny, proto nejsou navržena.

3) Vypočtená maxima ročních imisních příspěvků jsou lokalizována v ose a těsné blízkosti příjezdové komunikace k výrobnímu závodu. Na velikost maximálních vypočtených imisních příspěvků má dominantní vliv pohyb vozidel na příjezdové komunikaci. Vliv ostatních zdrojů znečištění je zanedbatelný.

Maximální vypočtené průměrné roční imisní příspěvky hodnocených látek se pohybují v řádu setin mikrogramů až prvních jednotek mikrogramů, resp. nanogramů v případě B(a)P.

Maximální krátkodobé příspěvky byly vypočteny v řádu jednotek mikrogramů. Ve srovnání s imisními limity tvoří vypočtené příspěvky ročních průměrných i krátkodobých maxim jen desetiny až první jednotky % jejich imisních limitů, vyjma maximálních 24hodinových imisních příspěvků PM10, které představují 15% imisního limitu.

Realizací posuzovaného záměru dojde v oblasti vypočtených maxim v blízkosti výrobní haly k nevýznamně nízkému navýšení imisních koncentrací.

Vypočtená maxima nepřekračují imisní limity ani v těsné blízkosti zdrojů znečišťování a jsou od jejich hodnoty bezpečně vzdálena.

4) V hodnocených bodech nejbližší obytné zástavby a místech delšího pobytu osob dojde vlivem realizace záměru k nevýznamnému navýšení imisních koncentrací relevantních znečišťujících látek. Navýšení imisních koncentrací znečišťujících látek s ročním průměrováním se pohybuje ojedinele v prvních desetínách, převážně však v setinách mikrogramů. Navýšení koncentrací látek s krátkodobým průměrováním se pohybuje v prvních jednotkách mikrogramů. Imisní koncentrace benzo(a)pyrenu realizací záměru reálně nedoznají změn. Jejich navýšení vlivem záměru se pohybuje v tisícinách nanogramů.

Navýšení imisních příspěvků způsobené realizací záměru vyvolá v místě nejvíce ovlivněné obytné zástavby nepodstatnou změnu imisní situace. Navýšení imisních koncentrací je zanedbatelně nízké, bez měřitelného vlivu na kvalitu ovzduší v nejbližších obydlených oblastech.

5) Na úroveň ročních koncentrací PM10 bude mít výstavba záměru malý a nepodstatný vliv. Lokálně a dočasně zvýšené 24 hodinové koncentrace PM10 nebudou mít, při aplikaci opatření k omezení

prašnosti, na zhoršení podmínek v obydlených oblastech významný vliv. Výstavba záměru bude při důsledném provádění obvyklých protiprašných opatření představovat nevýznamné imisní vlivy.

6) Vlivem záměru může dojít lokálně k mírnému navýšení imisních koncentrací suspendovaných částic PM10 v řádu prvních desetín mikrogramů, tj. o 1,1% až 1,6% imisního limitu. Z vypočtených výsledků je patrné, že nevýznamnou změnu koncentrací je možno očekávat nejpravděpodobněji u částic PM10. Koncentrace ostatních znečišťujících látek reálně nedoznají změn.

Celkově lze na základě provedeného vyhodnocení konstatovat, že realizace záměru nevyvolá významné navýšení imisních koncentrací znečišťujících látek s ročním průměrováním v nejbližších oblastech dlouhodobého pobytu osob. Případná realizace záměru nevytvoří novou příčinu překračování imisních limitů v nejbližších obydlených oblastech. Podmínky pro plnění imisních limitů se, ve srovnání situace před a po realizaci záměru, nebudou lišit.“

Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší lze vlivy záměru po jeho uvedení do provozu hodnotit jako neutrální.

#### Vliv na povrchové a podzemní vody

K záměru byl zpracován Hydrogeologický posudek (RNDr. Zbyněk Vencelides, Ph.D., květen 2018), který je nedílnou součástí oznámení. Výsledky provedených prací hydrogeologický posudek shrnul do následujících závěrů:

„- Horninové prostředí v prostoru bývalé slévárny v Ostašově tvoří v přípovrchové zóně do cca 5 – 7 m hloubky prakticky nepropustné slabě písčité jíly, s vypočteným koeficientem vsaku v řádu  $n \cdot 10^{-7} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$ . Jedná o prostředí pro vsakování nevhodné, navíc s rizikem možného ovlivnění geomechanických vlastností zemín v případě jejich dlouhodobého a opakovaného sycení vodou. Z tohoto důvodu nelze vsakování do kvartérního pokryvu doporučit.

- Za určitých podmínek je možné vsakování omezeného objemu srážkové vody do písčitých navážek, tvořících upravený terén ve větší části areálu bývalé slévárny. Koeficient vsaku navážek dosahuje hodnoty přibližně  $7 \cdot 10^{-6} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$ . Riziko v tomto případě představuje možné hromadění vsakovaných vod nad původním, přirozeným a relativně nepropustným terénem a možnost ovlivnění geomechanických vlastností navážek.

- Teoretickou možností může být vsakování pomocí vsakovacích vrtů (studní) do předkvartérního podloží, kde je možné, na základě informací z regionálních průzkumů, předpokládat vyšší propustnost horninového prostředí, budovaného rozvětralými granity. Tuto možnost by bylo nutné ověřit podrobným průzkumem, včetně vsakovacích zkoušek ve vrtech.“

Na základě těchto doporučení současně předložený záměr nepočítá se zasakováním dešťové vody, ale navrhuje její odvedení (po předčištění) do vodního toku Františkovský potok. Pro zabránění úniku látek škodlivých vodám budou dešťové vody z industriálního parku sváděny do nové retenční nádrže a nového oddělovače ropných látek. V oznámení je však uvedeno, že v rámci přípravných prací bude v dalším stupni projektové přípravy proveden podrobný průzkum, včetně vsakovacích zkoušek ve vrtech z důvodu ověření možnosti vsakování pomocí vsakovacích studní do předkvartérního podloží. Teoretická možnost zasakování bude tedy ověřena a případně do záměru včleněna.

Výstavbou přístupové komunikace do areálu dojde k mírnému nárůstu podílu zpevněných ploch, a tedy také ke zrychlení odtoku dešťových vod z území. Před zahájením stavby záměrů je doporučeno vypracovat povodňový plán pro období stavby. Během výstavby záměrů je nezbytné dbát na dodržování pracovní kázně a udržovat stavební stroje v dobrém technickém stavu, aby bylo eliminováno riziko havarijního úniku závadných látek do okolního prostředí. V případě havárie je nezbytné postupovat podle předem zpracovaného a schváleného havarijního plánu. Negativní

ovlivnění jakosti vod bude spojeno především s rizikem havarijních situací, a to jak v období výstavby, tak v období provozu.

Vliv na povrchové a podzemní vody lze hodnotit jako nevýznamný.

#### Vliv na půdu

Vliv na půdu lze hodnotit zejména z hlediska záboru a znečištění půdy, ovlivnění místní topografie a vlivu na stabilitu a erozi půdy a vlivy spojené s ukládáním odpadů do půdy. Realizací industriálního parku nebude změněn způsob užívání plochy, která donedávna sloužila jako průmyslový areál těžkého slévárenského provozu. V současnosti je areál veden jako brownfield a počítá se opětovné využití pro lehký průmysl a montážní práce. S výstavbou přístupové komunikace do areálu je spojen trvalý zábor 4 222 m<sup>2</sup> půdy, z toho 2 647 m<sup>2</sup> ZPF. Dále se očekává dočasný zábor do 1 roku o ploše 1 371 m<sup>2</sup> z toho 70 m<sup>2</sup> ZPF.

Výstavba záměru nevyvolá zábor lesní půdy.

Riziko znečišťování půdního prostředí může být spojeno v období výstavby s únikem závadných látek, a to především v důsledku havarijních situací. Je proto zapotřebí dbát na dodržování pracovní kázně a udržování stavebních a dopravních mechanismů v dokonalém technickém stavu. Během provozu bude docházet k znečišťování půdy polutanty ze silniční dopravy a údržby komunikace (posyp v zimním období, produkty nedokonalého spalování pohonných hmot, úkapy ropných látek). Šíření těchto látek do širšího okolí lze poměrně účinně předcházet výsadbami vhodných dřevin v okolí komunikace.

Výstavba areálu a místní komunikace nebude vyžadovat budování výškově výrazných násypů a zářezů. Nezastavěné plochy areálu budou zatravněny, případně doplněny o výsadbu dřevin, tak aby bylo omezeno riziko eroze těchto ploch. Stabilita půdy v širším okolí záměru nebude výstavbou záměru negativně ovlivněna.

Není předpokládáno negativní ovlivnění půdy v důsledku ukládání odpadů. Všechny odpady vzniklé v průběhu výstavby i provozu budou dočasně uloženy na místech k tomu určených a dostatečně zabezpečených, a to pouze po dobu nezbytně nutnou. Dále s nimi bude nakládáno v souladu s platnou legislativou.

Celkově lze negativní vlivy na půdu hodnotit jako neutrální, územně omezené na bezprostřední okolí posuzovaného záměru.

V rámci následujícího stupně projektové dokumentace (DÚR) bude zpracován podrobný projekt odpadového hospodářství (jedná se o standardní součást projektů vyplývající z legislativy). V oznámení záměru je uvedeno, že v rámci zemních prací bude provedeno kompletní vyhodnocení zemin pro zjištění případného znečištění, bude provedena analýza pro kompletní porovnání s limity vyhodnocení na stanovení třídy vyluhovatelnosti. V rámci následných aktivit v lokalitě bude dodržena zákonná povinnost nakládat se zde nacházejícími se recykláty či odpady produkovanými z výstavby industriálního parku a přístupové komunikace dle jejich skutečných vlastností a předat je k následnému využití či odstranění pouze osobám oprávněným k jejich převzetí dle § 12 odst. 3 zákona č. 185/2001 Sb, o odpadech, ve znění pozdějších předpisů. Pokud budou využívány na povrchu terénu, tak jedině za splnění podmínek vyhlášky č. 294/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

#### Vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje

Vliv posuzovaného záměru na horninové prostředí a přírodní zdroje se nepředpokládá, případně bude nevýznamný.

### Vliv na biologickou rozmanitost

K záměru byl zpracován Přírodovědný průzkum podél vnějšího obvodu areálu bývalé slévárny v Liberci – Ostašově (RNDr. Zdeňka Mrlíková, RNDr. Richard Višňák, PhD., květen 2020), který je nedílnou součástí oznámení záměru.

### Flora

V území určeném pro výstavbu záměrů dojde k trvalému odstranění rostlinného krytu. V zájmovém území nebyl zjištěn výskyt zvláště chráněných druhů rostlin, jedná se o plochy převážně silně pozmeněné a ovlivňované činností člověka. Nebyl zde zjištěn výskyt přírodních cennějších biotopů. Výstavba záměru vyvolá potřebu kácení dřevin rostoucích mimo les. Ke kácení bude přistoupeno pouze v nezbytně nutné míře, vzhledem k charakteru území se nebude jednat o kácení plošně rozsáhlé. Stanovení přesného rozsahu kácení bude předmětem dalšího stupně přípravy projektu. Odstraněné dřeviny bude možné do jisté míry nahradit vhodně provedenými vegetačními úpravami. Z hlediska zásahu do rostlinného krytu lze ovlivnění území záměrem hodnotit jako mírně negativní, lokálního charakteru.

### Fauna

Zájmové území se nachází na antropicky ovlivněných a pozmeněných plochách. Tato skutečnost představuje významný faktor ve výskytu živočichů, jedná se především o běžně rozšířené živočichy adaptované na činnost člověka.

Zoologickým průzkumem byl zjištěn výskyt zvláště chráněný živočich (slepýš křehký, §2), realizací záměru dojde k částečnému omezení rozlohy biotopů, na které jsou živočichové vázáni. Ve fázi výstavby lze za předpokladu dodržování platné legislativy pro jednotlivé složky životního prostředí a příslušných rozhodnutí dotčených orgánů státní správy prakticky vyloučit negativní vlivy předmětného záměru na faunu zájmového území. Jako každá stavba, také realizace předmětného záměru s sebou přináší rušivé vlivy nepřímé (akustické a exhalační vlivy vznikající činností a pohybem mechanizace, zvýšený pohyb osob apod.), které však budou mít dočasný a krátkodobý dopad. Ve fázi provozu záměru nedojde k významně negativnímu ovlivnění oproti stávajícímu stavu. Dělicí účinek novostavby komunikace nebude mít vzhledem k charakteru území významný vliv na fragmentaci krajiny. Negativní vlivy na faunu jsou očekávány především během výstavby záměru, po uvedení záměru do provozu tyto vlivy postupně odezní. V okolí záměru se nachází dostatek vhodných náhradních biotopů pro živočichy, kteří se zde trvale vyskytují.

Z hlediska vlivu záměru na faunu lze ovlivnění hodnotit jako mírně negativní.

### Ekosystémy

Celé zájmové území je silně ovlivňováno činností člověka, nejedná se o ekosystémy významné z hlediska přírodovědného, ani z hlediska ochrany přírody a krajiny. V území se nenacházejí skladebné části ÚSES. Posuzovaný záměr zasahuje do VKP definovaného dle § 6 zákona o ochraně přírody a krajiny, v místě napojení plánované kanalizace do Františkovského potoka. Záměrem nedojde k negativnímu ovlivnění zvláště chráněných území ani lokalit soustavy Natura 2000 (stanovisko krajského úřadu č. j. KULK 2306/2020 ze dne 13. 1. 2020). Nenacházejí se zde památné stromy.



Obecně lze říci, že území dotčené plánovaným záměrem nemá z hlediska ochrany přírody a krajiny velký význam. Záměr je umístěn do lokality, která je již v současnosti ovlivněna lidskou činností. Negativní vlivy záměru na floru, faunu a ekosystémy budou patrné především během výstavby záměru, po uvedení do provozu postupně vymizí. Případné negativní vlivy budou spíše lokálního charakteru.

Na základě výše uvedených skutečností lze vlivy na faunu, floru a ekosystémy hodnotit jako nevýznamné až mírně negativní, lokálního významu, vázané především na období výstavby.

#### Vliv na krajinu

Plánovaný záměr je nevržen v území ovlivněném lidskou činností, jedná se o okrajovou část města zatíženou průmyslovou výrobou. Výškové poměry nových hal IP respektují výškovou hladinu stávajících průmyslových objektů v areálu. Z prvků, které mají do jisté míry pozitivní vliv na krajinný ráz, dojde k zásahu do porostů mimolesní dřevinné vegetace. Odstraněnou zeleň bude možné nahradit novými výsadbami. Posuzovaný záměr nezasahuje do přírodního parku. Z hlediska fragmentace krajiny nepředstavuje IP Liberec novou bariéru v krajině. Fragmentace krajiny způsobená výstavbou přístupové komunikace do areálu bude minimální.

Vliv záměru na krajinu lze hodnotit jako nevýznamný.

#### Vliv na hmotný majetek a kulturní památky

Záměrem nedojde k ovlivnění kulturních a národních kulturních památek ani k zásahu do památkově chráněného území. Budou dotčeny pozemky mimo vlastnictví investora, realizace záměru tedy bude možná až po odkupu těchto pozemků. V zájmovém území nelze vyloučit výskyt archeologických nálezů, je proto třeba respektovat požadavky památkové péče z hlediska archeologických průzkumů a nálezů daných zákonem č. 20/1987 Sb., v platném znění. Na základě výše uvedených skutečností lze, za předpokladu řádného majetkového vyrovnání s majiteli dotčených demolovaných objektů a s vlastníky dotčené půdy, hodnotit ovlivnění hmotného majetku a kulturních památek jako nevýznamné.

#### Celkové zhodnocení míry vlivů na životní prostředí

Z výše provedených hodnocení vyplývá, že posuzovaný záměr vzhledem ke svému charakteru a umístění nebude představovat výrazné negativní ovlivnění životního prostředí a zdraví obyvatel v zájmovém území, a to jak během jeho výstavby, tak po uvedení záměru do provozu. Nepříznivé vlivy, které lze ve spojení s realizací záměru očekávat, budou mít spíše lokální charakter. Převážná část z nich bude vázána především na období výstavby záměru a po uvedení do provozu lze očekávat jejich pozvolné odeznívání.

Z negativních vlivů lze vyzdvihnout zejména vliv na floru, faunu a ekosystémy, kdy lze očekávat ovlivnění některých zvláště chráněných druhů živočichů. Dále bude nutné přistoupit ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Kácení bude provedeno pouze v nezbytně nutném rozsahu, nebude plošně rozsáhlé. Odstraněné dřeviny bude možné do jisté míry nahradit vegetačními úpravami.

Posuzovaný záměr bude působit jako zdroj hluku a zdroj znečištění ovzduší. Celkově však lze na základě provedených vyhodnocení konstatovat, že realizace záměru nevyvolá významné navýšení imisních koncentrací znečišťujících látek a že i po realizaci plánovaného záměru budou v zájmovém území plněny platné hygienické hlukové limity.

Pozitivní vlivy posuzovaného záměru spočívají především ve vytvoření nových pracovních míst po uvedení záměru do provozu. Dále ve využití a úpravě nevyužívané brownfieldové lokality.

Případné negativní vlivy na ostatní složky životního prostředí lze vzhledem k charakteru záměru a zájmového území hodnotit jako málo významné až zanedbatelné.

**O tom, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí, krajský úřad rozhodoval rovněž na podkladě kapitoly D. IV dokumentu oznámení, ve které jsou uvedena opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí s případným popisem kompenzačních opatření.**

Zejména jsou pak v dokumentu oznámení uvedena následující opatření, která krajský úřad požaduje doložit do projektové dokumentace v dalším stupni přípravy záměru:

- Pro ověření možnosti vsakování pomocí vsakovacích vrtů (studní) do předkvartérního podloží, bude v dalším stupni projektové přípravy proveden podrobný průzkum, včetně vsakovacích zkoušek ve vrtech.
- Při nakládání s navážkou a zeminou bude provedena analýza pro kompletní porovnání s limity a vyhodnocení na stanovení třídy vyuhovatelnosti.

Dle prohlášení uvedeného v kapitole D.IV oznámení všechna technická a organizační opatření uvedená v oznámení byla projednána s oznamovatelem a projektantem záměru a jsou chápána jako opatření, která jsou součástí záměru a s jejichž naplněním se automaticky počítá. Krajský úřad proto předpokládá, že všechna tato opatření budou v následných řízeních dodržena, zejména pak se zaměřením na ověření možnosti zasakování srážkových vod a dále opatření týkající se ověření znečištění půdního prostředí v lokalitě, přičemž součástí hydrogeologického posouzení by měly být také odběry vzorků půdy a podzemní vody včetně ověření jejího znečištění předchozí činností v areálu (s případným navržením sanace).

Na základě všech zjištěných skutečností o zájmovém území a předmětném záměru lze při dodržení navržených opatření, případně dalších opatření, která vyplynou z vyjádření dotčených orgánů státní správy, považovat záměr z hlediska ovlivnění životního prostředí a zdraví obyvatel za akceptovatelný.

## **Poučení**

Proti tomuto rozhodnutí může podat odvolání k Ministerstvu životního prostředí, OVSS V, Liberec oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písmene i) bodě 2 zákona, a to v souladu s § 83 odstavcem 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve lhůtě do 15 dnů ode dne jeho doručení podáním učiněným u Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství. Splnění podmínek podle § 3 písmene i) bodu 2 zákona musí dotčená veřejnost předložit v odvolání.

**Statutární město Liberec** (jako dotčený územní samosprávný celek) žádáme ve smyslu § 16 odst. 3 písm. a) zákona o zveřejnění tohoto rozhodnutí na úřední desce. Doba zveřejnění je minimálně 15 dnů. Zároveň Statutární město Liberec žádáme, aby nám zaslalo písemné potvrzení o vyvěšení tohoto rozhodnutí na úřední desce.

**Toto rozhodnutí se doručuje i veřejnou vyhláškou** a to tak, že se vyvěšuje podle ustanovení § 25 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád) na úřední desce Krajského úřadu Libereckého kraje po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem po vyvěšení se písemnost považuje za doručenu. Rozhodnutí bude současně vyvěšeno na úřední desce krajského úřadu a na úřední desce Statutárního města Liberec s tím, že pro platnost doručení

veřejnou vyhláškou je rozhodující pouze vyvěšení na úřední desce krajského úřadu, jakožto správního orgánu, který rozhodnutí doručuje. S vyvěšením či nevyvěšením na jiných úředních deskách, v daném případě na úřední desce Statutárního města Liberec, zákon účinky doručení podle ustanovení § 25 odst. 3 správního řádu nespojuje.

RNDr. Jitka Šádková  
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

### **Rozdělovník:**

Dotčené územní samosprávné celky:

- |                             |               |
|-----------------------------|---------------|
| 1. Liberecký kraj           | <i>e-mail</i> |
| 2. Statutární město Liberec | DS            |

Dotčené správní úřady:

- |   |               |
|---|---------------|
| 1. Magistrát města Liberec, odbor životního prostředí | DS            |
| 2. Krajská hygienická stanice LK, ÚP Liberec          | DS            |
| 3. Česká inspekce životního prostředí, OI Liberec     | DS            |
| 4. Úřad pro civilní letectví                          | DS            |
| 5. Magistrát města Liberec, stavební úřad             | DS            |
| 6. Krajský úřad Libereckého kraje                     | <i>e-mail</i> |

Oznamovatel:

- |   |    |
|---|----|
| 1. FINAPRA Development a. s., Průmyslová 566/5, Praha | DS |
|---|----|

Na vědomí:

- |                                    |    |
|------------------------------------|----|
| 1. MŽP ČR, Odbor EIA a IPPC, Praha | DS |
|------------------------------------|----|