

**Skladová hala Řeporyje,  
EFES s.r.o.**

**Oznámení záměru stavby  
podle § 6 z.100/2001 Sb. ve znění  
pozdějších předpisů.**

**Srpen 2005**

číslo paré:

EnviCon G



EnviCon G spol. s.r.o  
Rektorská 44  
108 00 Praha 10

**OBSAH**

SEZNAM PŘÍLOH – KAPITOLA F .....	4
SEZNAM TABULEK: .....	5
<b>ÚVOD</b> .....	<b>6</b>
<b>A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI</b> .....	<b>7</b>
Investor/Oznamovatel (sídlo/adresa): .....	7
IČ: 411 897 10 .....	7
Oprávněný zástupce oznamovatele: .....	7
<b>B. ÚDAJE O ZÁMĚRU</b> .....	<b>7</b>
B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....	7
B.I.1. Název záměru .....	7
B.I.2. Kapacita – rozsah záměru .....	7
Bilance ploch .....	7
Doplňující kapacitní údaje .....	7
B.I.3. Umístění záměru .....	8
Orientační lokalizace stavebního pozemku .....	8
Umístění ve vztahu ke katastru nemovitostí .....	8
Umístění vůči územnímu plánu .....	8
B.I.4. Charakter záměru a možnosti kumulace jeho vlivů s jinými připravovanými a stávajícími záměry .....	8
Charakter záměru .....	8
Možnosti kumulace vlivů s jinými připravovanými – stávajícími záměry .....	9
B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění .....	9
B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru .....	10
Stavebně technické řešení .....	10
Technologické řešení .....	12
Provozní řešení .....	13
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení .....	13
B.I.8. Výčet dotčených územně správních celků .....	13
B.I.9. Zařazení záměru do příslušné kategorie a bodů přílohy č.1 k tomuto zákonu .....	13
B.II. ÚDAJE O VSTUPECH .....	14
B.II.1. Zábor půdy .....	14
B.II.2. Odběr a spotřeba vody .....	14
Pitná voda .....	14
B.II.3. Surovinové a energetické zdroje .....	14
El.energie .....	14
Tepelná energie, spotřeba zemního plynu .....	14
B.II.4 Nároky na dopravní infrastrukturu a ochranná pásma .....	15
Dopravní napojení .....	15
Doprava v klidu .....	15
Doprava po veřejných komunikacích .....	15
Ochranná pásma .....	16
B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH .....	16

<i>B.III.1. O vzduší</i> .....	16
a) Bodové zdroje znečištění ovzduší .....	16
b) plošné zdroje .....	17
Pojezd v areálu a parkování.....	17
c) hlavní liniové zdroje.....	18
<i>B.III.2 Voda</i> .....	18
Dešťová voda.....	18
Splašková voda.....	19
<i>B.III.3. Odpady</i> .....	19
Odpady vzniklé při stavbě.....	19
Odpady z provozu.....	22
Odpady, které vzniknou při odstranění stavby .....	23
<i>B.III.4. Hluk - výstupy</i> .....	25
Zdroje hluku spojené s provozem navrhovaného záměru .....	25
Akustické charakteristiky zdrojů hluku .....	27
<i>B.III.5. Zeleň</i> .....	28
<i>B.III.6. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií</i> .....	28
<b>C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....</b>	<b>29</b>
C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ.....	29
Územní systém ekologické stability .....	29
Zvláště chráněná území .....	29
Území přírodních parků.....	29
Územní soustavy evropsky významných lokalit a ptačích oblastí NATURA 2000 ..	30
Významné krajinné prvky .....	30
Území historického, kulturního nebo archeologického významu, .....	30
Území hustě zalidněná.....	30
Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží) .....	30
C.2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY .....	30
C.2.1. <i>O vzduší</i> .....	30
C.2.2 Hluk .....	31
<b>D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....</b>	<b>32</b>
D.1. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI (Z HLEDISKA PRAVDĚPODOBŇNOSTI, DOBY TRVÁNÍ, FREKVENCE A VRATNOSTI) .....	32
D.1.1. Vliv na kvalitu ovzduší.....	32
Referenční body.....	33
Výpočet znečištění ovzduší .....	33
Metodiky výpočtu.....	34
Shrnutí výsledků.....	35
Závěr.....	35
D.1.2. Vliv hluku .....	36
Maximálně přípustné hladiny hluku pro venkovní prostor .....	36
Výsledky výpočtu hluku.....	36
D.2. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI.....	39

D.3. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE .....	40
D.4. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ. ....	40
Opatření k omezení hluku .....	40
D.5. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ.....	41
<b>E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)..</b>	<b>41</b>
<b>F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....</b>	<b>41</b>
SEZNAM PŘÍLOH – KAPITOLA F .....	41
<b>G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU .....</b>	<b>42</b>
Stavební záměr – důvody a charakter stavby .....	42
Stavební, technologické a provozní řešení .....	42
Doprava .....	42
Energie a suroviny .....	43
Odpadní voda.....	43
Půda .....	43
Ovzduší.....	43
Hluk .....	43
Odpady .....	44
Zeleň .....	44
<b>H. PŘÍLOHA .....</b>	<b>44</b>

## SEZNAM PŘÍLOH – KAPITOLA F

Příloha č.	Název přílohy	
1	Dopravně inženýrské podklady k EIA – červen 2005 [1]	
2	Studie znečištění ovzduší – červenec 2005 [2]	
3	Akustická studie – červenec 2005 [3]	
4	Doklady:	
	- Vyjádření stavebního úřadu o souladu stavby s územně plánovací dokumentací [6]	
	- Stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny o potenciálním vlivu záměru na územní soustavy NATURA 2000 ve smyslu § 45i zákona 114/1992 Sb. v platném znění [7]	
	<b>Technické výkresy, situace</b>	<b>Měřítko</b>
10	Situace širších vztahů	1 : 20 000
11	Koordinační situace	1 : 500
12	Situace – zakreslení do územního plánu	1 : 5 000
13	Zákres stavby do snímku katastrálního území, výpis z KN	1 : 1 000
14	Územní systém ekologické stability	-
15	Řezy	1 : 100

**SEZNAM TABULEK:**

Tabulka 1. Bilance potřeby pitné vody (převzato z dokumentace pro stavební povolení stavby),,	14
Tabulka 2. Bilance spotřeby el.energie	14
Tabulka 3. Bilance potřeby tepla a spotřeby zemního plynu	15
Tabulka 4. Intenzity vyvolané dopravy	16
Tabulka 5. Výkony a emise z kotelen	17
Tabulka 6. Emisní parametry dopravního proudu vyvolané dopravy	17
Tabulka 7. Emisní faktory pro rok 2006	18
Tabulka 8. Emise z pojezdu vozidel v areálu a parkování	18
Tabulka 9. Bilance odtoku dešťových vod	19
Tabulka 10. Bilance odtoku splaškových vod	19
Tabulka 11. Přehled složení předpokládané produkce odpadů v období výstavby	21
Tabulka 12. Přehled odpadů které mohou vzniknout při provozu skladového areálu	23
Tabulka 13. Přehled složení předpokládané produkce odpadů v období odstranění stavby	25
Tabulka 14. Seznam venkovních technických zdrojů hluku	27
Tabulka 15. Hlukové charakteristiky venkovních technických zdrojů hluku	28
Tabulka 16. Průměrné roční koncentrace znečišťujících látek – stávající stav	31
Tabulka 17. Výsledky měření hluku ze stávající dopravy	31
Tabulka 18. Přehled referenčních bodů výpočtu znečištění ovzduší	33
Tabulka 19. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2005. Max. krátkodobé (hodinové) imisní příspěvky NO <sub>2</sub> , polévatvého prachu a benzenu [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	33
Tabulka 20. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2005. Průměrné roční koncentrace NO <sub>2</sub> a imisní příspěvky k průměrné roční koncentraci NO <sub>2</sub> , PM10 a benzenu [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	34
Tabulka 21. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2010. Max. krátkodobé (hodinové) imisní příspěvky NO <sub>2</sub> , polévatvého prachu a benzenu [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ].	34
Tabulka 22. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2010. Průměrné roční koncentrace NO <sub>2</sub> a imisní příspěvky k průměrné roční koncentraci NO <sub>2</sub> , PM10 a benzenu [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ].	34
Tabulka 23. Nejvyšší přípustné hladiny akustického tlaku A ze stacionárních zdrojů - venkovní prostor	36
Tabulka 24. Nejvyšší přípustné hladiny akustického tlaku A pro hluk z dopravy - venkovní prostor	36
Tabulka 25. Výsledky výpočtů hluku z TZB	37
Tabulka 26. Výsledky výpočtů hluku z vyvolané dopravy v roce 2005	37
Tabulka 27. Výsledky výpočtů celkového hluku ze stacionárních zdrojů (doprava po CP1+TZB) v roce 2005	38
Tabulka 28. Výsledky výpočtů celkového hluku v roce 2005	38

## ÚVOD

Dokumentace oznámení záměru „SKLADOVÁ HALA ŘEPORYJE, EFES s.r.o.“ je zpracovaná podle přílohy č. 3 zákona „o posuzování vlivů na životní prostředí“ č.100/2001 Sb. ve znění zákona č. 93/2004 Sb. Dokumentace je doplněna o dílčí autorizované odborné studie: „Dopravní studie“, „Akustická studie“ a „Rozptylová studie znečištění ovzduší“.

Cílem Investora je přestavba zařízení, které původně sloužilo k výrobě betonových prefabrikátů na montovanou halu určenou pro skladování ovoce a zeleniny.

Záměr je navržený jako stavba dočasného charakteru jejíž provoz bude ukončen v roce 2010.

Důvodem umístění skladu do průmyslové zóny Pod Zbuzany je vynikající dopravní dostupnost hlavních destinací dopravy skladovaného zboží v rámci území Prahy a to mezi Celním úřadem v Rudné, navrženým skladem a centrálními sklady obchodních řetězců v Rudné a na Zličíně.

### Seznam podkladů:

- [1] Dopravně inženýrské podklady – EIA, parkování, Skladová hala Řeporyje, European Transportation Consultancy s.r.o., Praha, červen 2005
- [2] Rozptylová studie znečištění ovzduší, Skladová hala Řeporyje, EFES s.r.o. , APS, červenec 2005
- [3] Akustická studie k EIA, Skladová hala Řeporyje, Janeček & spol., Praha, červenec 2005
- [4] PD, Rekonstrukce haly, Ing.Petr Šoukal, duben 2005
- [5] PD, Stavba skladové haly, Ing. arch. Jan Ritter, únor 2005

### Doklady:

- [6] Vyjádření stavebního úřadu o souladu stavby s územně plánovací dokumentací
- [7] Stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny o potenciálním vlivu záměru na územní soustavy NATURA 2000 ve smyslu § 45i zákona 114/1992 Sb. v platném znění

## A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

### Investor/Oznamovatel (sídlo/adresa):

EFES, spol.s.r.o  
K Radotínu 492  
156 00 Praha 5

IČ: 411 897 10

### Oprávněný zástupce oznamovatele:

JUDr. Milan Sekyra  
Souběžná 206  
250 82 Horoušánky  
tel: +420 724 182 643

## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

#### B.I.1. Název záměru

Skladová hala EFES, s.r.o., Řeporyje

#### B.I.2. Kapacita – rozsah záměru

##### Bilance ploch

- Celková plocha pozemku: 20 400 m<sup>2</sup>
- Zastavěná plocha celkem: 6 653 m<sup>2</sup>
  - Zastavěná plocha stávající hala – objekt A: 1 618 m<sup>2</sup>
  - Zastavěná plocha stávající hala – objekt B: 5 035 m<sup>2</sup>
- Zpevněné plochy: 8 630 m<sup>2</sup>
  - Komunikace a asfaltové plochy: 6 735 m<sup>2</sup>
  - Nakládací prostor, sjezd a výjezd: 1 895 m<sup>2</sup>
- Plochy využitelné pro zeleň (rostlý terén): 5 117 m<sup>2</sup>
- Plochy podle způsobu využití:
  - Skladové prostory: 5 956 m<sup>2</sup>
  - Provozní zázemí skladu (kanceláře, sociální zařízení, šatny apod.): 736 m<sup>2</sup>

##### Doplňující kapacitní údaje

- Počet zaměstnanců v ranní směně:
  - administrativa: 20 lidí
  - sklad: 15 lidí
- Počet zaměstnanců v odpolední směně:
  - sklad: 5 lidí
- Kapacita skladu: cca 500 t ovoce a zeleniny
- Denní obrat zboží: cca 60 až 200 t ovoce a zeleniny



### **B.I.3. Umístění záměru**

- Kraj: Hlavní město Praha
- Správní území:
  - Městská část Praha 13
- Katastrální území: 77 03 53 Třebonice

#### **Orientační lokalizace stavebního pozemku**

Stavební pozemky jsou umístěné do průmyslové zóny, do areálu bývalé Prefy, ve správním území Prahy 13 mezi Řeporyjemi a Třebonicemi. Do území s místním názvem Pod Zbuzany. V současné době je areál, který přímo sousedí s uvedeným záměrem ze severovýchodní a jižní strany, využívaný firmami Skanska CZ a.s., a Stavby silnic a železnic a.s.

Viz. situace širších vztahů v [příloze č.10](#) a koordinační situace v [příloze č.11](#).

#### **Umístění ve vztahu ke katastru nemovitostí**

Stavební pozemek leží na parcelách v k.ú. Třebonice č.p.: 609/16, 609/58, 609/70, 609/69, 609/71, 609/17, 609/19, 607/9, 607/10, viz. katastrální mapa v [příloze č.13](#). Východní cíp staveniště včetně příjezdu na lokalitu stavby je z části umístěný na pozemku vedeném ve zjednodušené evidenci v pozemkové knize pod číslem 342.

#### **Umístění vůči územnímu plánu**

Podle územního plánu hl. města Prahy, který je stanoven vyhláškou hl.m. Prahy „o závazné části územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy“ č. 32/1999, leží stavební pozemky v polyfunkční ploše VP/OC – do roku 2010 území průmyslové výroby / po roce 2010 území čistě obytné. Pro tyto pozemky není stanovena míra využití území.

Navrhovaný investiční záměr je dočasného charakteru, v roce 2010 bude užívání skladu ukončeno. S ohledem na tuto okolnost je pro jeho umístění rozhodující označení VP – území průmyslové výroby. Funkční využití plochy VP je vyhláškou definováno pro: „*Stavby a zařízení pro průmyslovou výrobu, opravárenská a údržbářská zařízení, dopravní areály, plochy a zařízení pro skladování, stavební dvory, dvory pro údržbu pozemních komunikací, zařízení pro výzkum*“. Provozování skladu ovoce a zeleniny je s tímto předpisem v souladu.

### **B.I.4. Charakter záměru a možnosti kumulace jeho vlivů s jinými připravovanými a stávajícími záměry**

#### **Charakter záměru**

Předmětem investičního záměru je přestavba zařízení původně určeného k výrobě betonových prefabrikátů na sklad ovoce a zeleniny velkoobchodního charakteru, přičemž budou dodrženy výška a půdorys původních objektů. Zároveň dojde ke zmenšení podílu zpevněných ploch oproti stávajícímu stavu.

Zařízení bude sloužit k dočasnému uchování ovoce a zeleniny. Zboží bude přiváženo z různých evropských zemí na celní úřad v Praze Rudné a odtud do posuzovaného areálu, kde bude uskladněno. Ze skladu bude zboží distribuováno podle aktuální tržní potřeby do centrálních skladů obchodních řetězců umístěných opět v Praze Rudné a na Zličíně. K distribuci a zavážení zboží budou použity pouze kamiony (TNV), v areálu nebudou vedena obchodní jednání s klienty – dopravu osobními automobily budou tvořit pouze zaměstnanci.

Zboží bude uležené v přepravech na EURO paletách 70/120 cm, obalené polyetylenovou fólií, ve skladovacích prostorech vybavených klimatizačními jednotkami, které

budou udržovat konstantní teplotu okolního prostředí 2 a 5 °C. S paletami se bude manipulovat pomocí vysokozdvížných vozíků. Zboží se zde nebude přebalovat. Ve skladu bude probíhat pouze logistická redistribuce – přesměrování artiklu po celých paletách.

### **Možnosti kumulace vlivů s jinými připravovanými – stávajícími záměry**

Vlivy záměru investora budou působit společně, v interpozici s vlivy vyvolanými současnými činnostmi provozovanými v průmyslovém území mezi Řeporyji a Třebonicemi.

Stávající zatížení životního prostředí v blízkém okolí plánované stavby se odvíjí od:

- Výroby betonových prefabrikátů
  - plošné zdroje tuhých znečišťujících látek
  - plošné stacionární zdroje hluku
- Silniční dopravy výrobků
  - liniové zdroje hluku
  - liniové zdroje emisí z provozu silničních vozidel
- Vytápění stávajících objektů
  - bodové zdroje emisí znečišťujících látek vznikajících spalováním zemního plynu

Ke stávající zátěži životního prostředí bude provoz skladu přispívat vlivy spojenými se silniční dopravou sortimentu a s vytápěním zemním plynem.

Pokud orientačně porovnáváme stav před realizací, kdy se na otevřeném prostoru o výměrách shodných s rozměry plánovaného záměru vyráběly betonové prefabrikáty, je evidentní, že po zprovoznění skladu ovoce a zeleniny, se situace zatížení životního prostředí vylepší zánikem relativně velké plochy emitující do ovzduší tuhé znečišťující látky a hluk, a mírně přitíží o emise z plynového vytápění. Vzhledem k parametrům porovnávaných zdrojů, lze dopředu s velkou určitostí odhadnout, že podstatně významnějším je pro životní prostředí zrušení stávající „prašné“ výroby betonových prvků.

Z pohledu dopravního zatížení, vyjdeme-li opět z faktu, že se jedná o změnu technologie instalované v území – tedy že zastavěné plochy se nezmění, a že oproti výrobě betonu, kdy je nutné navážet surovin jinými typy vozidel než odvážet výrobky, budou u plánovaného skladu ovoce a zeleniny odjíždět a přijíždět vždy naložená vozidla, je možné vyvodit závěr, že nová doprava bude v přibližně stejných, ne-li menších, intenzitách než doprava při původním užívání území.

Interakce vlivů jiných připravovaných záměrů nejsou uvažovány, neboť nejsou známi informace o přípravě dalších investic v této lokalitě. Zejména i z toho důvodu, že provoz skladové haly bude dočasný - do roku 2010.

### **B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění**

Provoz dočasného skladu ovoce a zeleniny bude řešit aktuální rychlou potřeby firmy EFES s.r.o. pokrýt deficit skladového prostoru.

Záměr je velmi výhodně umístěný do „nitra“ území průmyslové zóny, zcela mimo stávající obytná území, nedaleko celního úřadu v Rudné (cca 9 km) a centrálních skladů obchodních řetězců na Zličíně (cca 9 km), což jsou hlavní destinace převozu sortimentu plánovaného skladu v rámci území Prahy. Dopravně jsou tyto místa dostupná po rychlostních komunikacích Rozvadovská spojka a Pražský okruh. Z místa stavby je Rozvadovská spojka v současnosti přístupná po účelové komunikaci CP1 a po ulici Jeremiášově, která je hlavní dopravní komunikací se dvěma jízdními pruhy v obou směrech, lemující západní okraj Stodůlek. Ve výhledu bude doprava ze skladu přímo napojena na

Pražský okruh Jinočanskou spojkou, která je nyní již v tomto úseku plně rozestavěna. Tím bude kontakt vyvolané dopravy s obytným územím vyloučen a trasy dopravy zboží po území Prahy se zmenší na 6 km. Situace dopravního napojení je znázorněná v *příloze č. 10*.

Pokud by byl sklad umístěn do jiných, podle územního plánu ještě takto využitelných území, např. v Kunraticích nebo na Černém mostě, byly by bezesporu dopravní trasy skladovaného artiklu v rámci území hl. města Prahy mnohonásobně delší, jednosměrně cca o 30 až 40 km. Vozidla by se podstatně výrazněji zapojila do hlavního dopravního proudu města kde by přispívala k dopravní zátěži, která je již nyní, např. na Jižní spojce a v okolí Barandovského mostu, často komplikovaná, zejména z toho důvodu že se jedná o jediný fungující Pražský obchvat jímž je svedena převážná část meziměstské dopravy. O dopravních komplikacích na Jižní spojce jsou každopádně občané ČR denně informováni z mediálních prostředků. Rovněž do ovzduší by se ročně dostalo o cca 1 t více emisí CO a 0,5 t více emisí NOx, vycházíme-li z emisních faktorů pro motorová vozidla MEFA v.02, uvedených vzdáleností a horního odhadu intenzit plánované dopravy.

Pro zaměstnance skladu je lokalita stavby dobře dostupná městskou hromadnou dopravou, autobusem 249, zastávka K Třebonicům.

## **B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru**

### **Stavebně technické řešení**

Stavba je členěna na dvě vzájemně propojené haly. Objekt A – budova rekonstruovaná ze stávající výrobní ocelové haly jejíž součástí bude vestavba administrativně-provozního zázemí do přední části, a objekt B - nově vystavěná hala přilehající k objektu A v plné šířce ze severní strany, která bude vystavěna ve stávající manipulační/výrobní ploše v současnosti opatřené kolejovým portálovým jeřábem. Obě navržené budovy zachovávají rozměry původně užívaného prostoru.

#### Objekt A:

Ocelová stávající hala, do níž budou v její přední části vestavěny třípodlažní prostory provozního zázemí skladu - administrativa, plynová kotelna a sociální zázemí. Zbývající část bude ponechána jako otevřený prostor sloužící stejnému účelu jako nová hala (objekt B). Objekt je půdorysných rozměrů 18,1 x 84,5 m o výšce 10,8 m.

- Dispoziční řešení – administrativní vestavba

Jedná se o tři podlaží o konstrukční výšce 3,2 m. Hlavní vstup do objektu přes představené zádveří je umístěn na východním průčelí objektu. Bezprostředně za ním navazuje prostor hlavního schodiště.

Přízemí objektu obsahuje šatny pro zaměstnance, kantýnu se zázemím pro přípravu dovezených jídel, sociální zázemí, kanceláře přímého kontaktu s dovezeným zbožím a prostory potřebného provozního příslušenství. Prostory jsou přístupné z chodby procházející skrz celé přízemí a ústící do skladového otevřeného prostoru stávající haly.

Na kanceláře v přízemí navazuje místnost pro pobyt řidičů během vykládky zboží a pro vyřízení administrativních záležitostí. Místnost bude mít samostatný vstup se zádveřím z prostoru nákladové rampy, propojovací okno do kanceláře a vlastní sociální zázemí s předsíňkou s umyvadlem a záchodem.

Dále je v přízemí rozvodna elektro, situovaná se vstupem přímo z prostoru haly.

Dispozici 2NP dominuje halová kancelář, navazující na dvojici kanceláří oddělených. Při schodišti je umístěno sociální zázemí, technická místnost, kuchyňka přístupná z halové kanceláře a kotelna přístupná přes průchozí úklidovou komoru.

3NP je více členěno na jednotlivé oddělené prostory, sloužící jako kanceláře, místnost pro výpočetní techniku, servery apod.

Pro možnou vertikální komunikaci v objektu a jako možná úniková cesta bude sloužit průmyslové schodiště umístěné v prostoru stávající haly a navazující na kancelářské prostory ve 2NP a 3NP.

➤ Základové konstrukce

Objekt bude založen na původní rostlou zeminu v nezámrazné hloubce. Základovou konstrukci tvoří betonové patky a pasy z betonu B 20 založené do předem připravených základových rýh ve vnitřním prostoru stávající haly. Patky budou vyztuženy sítí při dolním i horním líci. Základová spára je navržena v závislosti na úrovni okolního terénu a podmínek zatížení. Dělicí protipožární stěna tl. 250mm a soklové zdivo budou postaveny na stávajícím betonovém základu.

➤ Svislé a vodorovné nosné konstrukce, schodiště, příčky

Nosná konstrukce haly je projektována jako ocelový rovinný rám se sloupky a vaznicemi z HEA 260 a stropnicemi z IPE 240. Rámy jsou ztuženy zavětrováním schovaným do příček. Sloupy budou obloženy SDK s požární odolností min 35min.

Stropní konstrukce je tvořena stropnicemi a trapézovým plechem o výšce vlny 60 mm. Tento bude zalit betonem s vyztužen kari sítí. Rozteč nosníků a tloušťka stropu je v závislosti na rozpětí stropu a zatížení.

Rozšíření provozu do nové haly bude zastropeno konstrukcí POROTHERM MIAKO. Nosníky budou kladeny v o.v. 625mm a 500mm. Tloušťka stropu po zmonolitnění s vložkami MIAKO dosáhne 250mm.

Schodiště jsou řešena jako dvouramenná ocelová s mezipodestou uložena na sloupech haly a na podružných sloupcích (HEA140 a U140). Zalomené schodnice jsou navrženy z U140, mezi kterými jsou potom vevařeny L-úhelníky ke kotvení pochůzných plechů a plechových stupňů. Z důvodu protipožárních opatření bude podhled schodiště a jeho stěny obloženy GKF sádrokartonem, stupně potom opatřeny měkkou náslapnou vrstvou zajišťující nešíření požáru. Zbytek viditelných konstrukcí (sloupky) budou natřeny protipožárním nátěrem.

Vnitřní dělicí příčky budou převážně sádrokartonové - tloušťek 100 a 150mm. Příčka oddělující administrativní část haly od provozu je navržena z YTONG 250mm na lepidlo, stejně tak stěna rozšířené části zasahující do nové haly. Nadokenní a nadedvevní překlady v k-ci t1.250mm navrženy keramické POROTHERM resp. ocelové z 2x1160. Podlaží budou ukončena a ztužena ŽB věnci.

Kotelna v patře bude vyzděna z YTONG na lepidlo tl. 150mm. Zdivo bude dotaženo až do líce střechy nové haly.

Vybrané příčky a dělicí stěny musí odpovídat požadavkům na požární odolnost stanoveném ve zprávě požárního technika. Tyto jsou navrženy z GKF a vyznačeny v jednotlivých výkresech.

➤ Střešní konstrukce

Střecha a její konstrukce bude zachována stávající s navrženým dodatečným zateplením. Pro zateplení střechy je uvažováno se stávající tepelnou izolací čedičovou vatou mezi ocelovými vazničkami. Nad vazničkami je dodatečně navržena TI minerální vlnou tl. 100mm. Tato bude uložena přímo na stávající střešní krytinu a mechanicky kotvena k podkladu. Na dodatečnou tepelnou izolaci bude položena a mechanicky zabezpečena foliová krytina. Střešní přesah je navřen 300 mm měřeno od vnější hrany stávajících sloupů. Na konci přesahu budou mechanicky ukotveny střešní žlaby pro odvod dešťové vody. Detaily (hřeben, atika...) budou opatřeny oplechováním.

### Objekt B:

Ocelová typová montovaná hala HARD 4P15-5,7-III(IV) půdorysných rozměrů 84,5 x 60,38 m o výšce 7,1 m, která bude sloužit pro skladování ovoce a zeleniny. Provozně bude propojena se stávající halou (objekt A), v jejíž východní části vznikne trojpodlažní administrativní blok v přízemí se sociálním zázemím pro provoz skladu.

Nová hala bude přisazena k podélné severní stěně stávající haly „A“. Obě haly spolu budou propojeny vratovými otvory velikosti 4x2,6 m. Podélné traktování obou hal v modulu 6m na sebe bude navazovat. V příčném směru je nová hala členěna na 4 lodě v modulech 12,365 – 15,750 m, zastřešené sedlovými střechami se sklonem 20%.

Před východním průčelím stavby vznikne zpevněná asfaltová plocha pro příjezd, vykládání a nakládání nákladních automobilů.

#### ➤ Základové konstrukce

Před zahájením stavby budou provedeny výkopy a betonáž základových patek. Při betonáži základových patek a pasů bude současně provedeno uložení zemnicích pásků FeZn 30x4 mm. Tento pásek bude propojen s ocelovým armováním základových patek.

Posléze bude připraveno propojení na svislé ocelové konstrukce haly.

#### ➤ Svislé a vodorovné nosné konstrukce, příčky, opláštění

Svislou nosnou konstrukci haly tvoří ocelové sloupy – uzavřené tenkostěnné profily 2C obdélníkového tvaru s profilem 240, 320 a 240 x 160. Ukotvení k základům a veškeré montážní detaily jsou dány podklady výrobce haly.

Hala bude zastřešena ocelovými typizovanými profilovanými vazníky se spodními táhly typu HARD na rozpětí 15 a 12 m v modulu 6 m.

Obvodový plášť haly bude montovaný z typových tepelně izolačních panelů tl. 100 a 80 mm. Tepelnou izolaci tvoří polyuretanová pěna, povrch panelů je z profilovaného plechu.

#### ➤ Střešní konstrukce

Hala bude zastřešena ocelovými typizovanými profilovanými vazníky se spodními táhly typu HARD na rozpětí 15 a 12 m v modulu 6 m. Střešní krytina bude provedena z měkčeného PVC Besalan 1,5mm. Skladba střešní konstrukce: Fólie z měkčeného PVC Besalan 1,5mm, separační netkaná látka, tepelná izolace - polystyren EPS 100 (nad boxy 60 mm, ostatní střechy 120 mm), parozábrana - PE fólie, trapézový plech (původní z demontované haly).

#### ➤ Vratový systém, nákladová rampa

Pro vstup do objektu budou sloužit jednak boční vrata velikosti 1,5x2,25m a dále vrata mezi halami rolovací s elektrickým pohonem velikosti 4x2,6m. Vrata do chladících boxů budou též rolovací s elektrickým pohonem, velikosti 2,6x2,6m. Vrata nákladové rampy rozměru 2,6x2,6m budou automatická s navíjením do výšky, ovládána společně s vyrovnávacím můstkem.

Pro vratový systém nákladové rampy budou použity vratové systémy TRIDO s navíjením do výšky. Na fasádu objektu před každý vratový otvor bude osazen těsnící límeček typu KDR-L.

Dále bude každé nákladové stanoviště opatřeno elektrohydraulickým vyrovnávacím můstkem – typ KRB.

### **Technologické řešení**

Pro příjem a výdej zboží bude sloužit sedm nákladových stanovišť ve východním průčelí nové haly (B), opatřených automatickými vratovými systémy, hydraulickými vyrovnávacími

můstky a těsníci límci. Pro přímý přístup do otevřeného prostoru nové haly budou sloužit dvoukřídlé dveře v severním průčelí.

Do západní části objektu B budou situovány čtyři chladicí boxy (v každé lodi jeden) s chlazením na 2 a 5 °C. Vrata do chladících boxů velikosti 2,6/2,6m jsou umístěna v ose každé lodi. Pro přístup do prostoru nad boxy budou sloužit otvory s dvířky pod hřebeny střech jednotlivých lodí.

Pro manipulační provoz mezi stávající a novou halou budou sloužit automatická vrata velikosti 4x2,6m umístěná mezi osami H a I. Pro přístup do otevřeného prostoru stávající haly (objekt A1) budou dále sloužit dveře v západním průčelí objektu. Blok administrativního a sociálního zázemí skladu bude provozně propojen jak se stávající, tak s novou halou.

Skladované zboží bude ukládané v přepravech na Europaletách 80/120 cm. Přepravky budou obaleny polyetylenovou folií. Zboží bude přiváženo nákladními automobily a překládáno na manipulační ploše pomocí vysokozdvížných vozíků.

Zboží se ve skladu nebude přebalovat, bude pouze vyloženo, dočasně uskladněno a dále vyexpedováno podle aktuální tržní potřeby do centrálních skladů obchodních řetězců. Logistika dopravy bude řešena tak, aby k jízdám prázdných kamionů docházelo co nejméně. Firma EFES s.r.o. bude využívat především vlastní vozový park chladírenských kamionů.

#### **Provozní řešení**

Provoz skladu bude 7 dní v týdnu v ranní a odpolední směně od 7:00 do 22:00 hodin. V ranní směně bude pracovat cca 20 lidí v administrativě a 15 lidí ve skladu. V odpolední směně bude pracovat pouze 5 lidí ve skladu.

Ve skladu nebude prováděna žádná údržba manipulační techniky ani vozového parku.

#### **B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení**

- Zahájení stavby: Podle vydání stavebního povolení, rok 2005
- Dokončení stavby a kolaudace: Tři měsíce od vydání stavebního povolení
- Ukončení užívání stavby: Rok 2010

#### **B.I.8. Výčet dotčených územně správních celků**

Záměr je umístěný do území hl.města Prahy a svými vlivy se dotýká územně samosprávného celku PRAHA 13.

#### **B.I.9. Zařazení záměru do příslušné kategorie a bodů přílohy č.1 k tomuto zákonu**

Navrhovaný záměr je změnou způsobu užívání stavby ve smyslu § 4 písmeno 1 odst. c) zákona 100/2001 Sb. ve znění zákona 93/2004 Sb., podle přílohy č.1 zákona jej řadíme do kategorie II. bodu 10.6., k záměrům jež vyžadují zjišťovací řízení.

„Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3 000 m<sup>2</sup> zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.“

## B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

### B.II.1. Zábor půdy

Stavbou nedojde k záboru půdy, která je součástí ZPF – zemědělského půdního fondu ani LPF – lesního půdního fondu.

Skladová hala bude postavena v místech zastavěných ploch původní stavby.

Při zemních pracích nedojde k odtěžení ornice.

### B.II.2. Odběr a spotřeba vody

#### Pitná voda

Sklad bude využívat stejné napojení vody jako předchozí stavba - na stávající vodovodní řád pro veřejnou potřebu vedený souběžně s příjezdovou komunikací. Vodovodní přípojky zůstávají beze změn. Na stávající přípojku vedoucí k objektu stávající haly budou napojeny rozvody vestavěného administrativního bloku.

Tabulka 1. Bilance potřeby pitné vody (převzato z dokumentace pro stavební povolení stavby),

Položka	Množství
Průměrná denní potřeba vody	2,40 m <sup>3</sup> /den

### B.II.3. Surovinové a energetické zdroje

Stavba nevyžaduje speciální surovinové zdroje. Bude zapotřebí pouze obvyklých stavebních surovin pro výstavbu. Ve stavbě nebude instalován žádný technologický výrobní provoz. Během provozu nebude zapotřebí surovin.

Provoz stavby bude využívat el. energii pro standardní zařízení infrastruktury skladu a zemní plyn pro vytápění a ohřev TUV.

#### El.energie

Napojení el.energie

Pro připojení elektrické energie bude zřízena nová trafostanice (630 kVA) na jihozápadním okraji pozemku. Elektroinstalace bude provedena dle ČSN 33 3320. Vnitřní elektroinstalace bude provedena kabely CYKY na kabelových roštech a v kabelových lištách. Jednotlivé obvody elektroinstalace: zásuvky, osvětlení, ventilátory (případně klimatizační jednotky) budou v rozvaděči samostatně rozjištěny.

Tabulka 2. Bilance spotřeby el.energie

Položka	Hodnota
Instalovaný výkon – chladicí zařízení	390 KW
Instalovaný výkon – osvětlení, ostatní spotřebiče, rezerva	160 KW
Celkový instalovaný výkon	550 KW
Celkový soudobý výkon	440 KW
Roční spotřeba	1284,8 MWh/rok

#### Tepelná energie, spotřeba zemního plynu

Zdrojem tepla pro vytápění a ohřev TUV budou dvě plynové kotelný, každá osazená třemi závěsnými kotli RENDAMAX R30-45 s nuceným oběhem spalin (spalinový ventilátor je součástí každého kotle). Instalovaný výkon jednoho kotle je 39,2 KW, instalovaný výkon jedné kotelny je 117,6 KW a celkový instalovaný výkon obou kotelen 235,2 KW.

Tabulka 3. Bilance potřeby tepla a spotřeby zemního plynu

Položka	Hodnota
Výpočtová potřeba tepla	235,2 kW
Roční potřeba tepla	269,6 MWh/rok
Maximální hodinová spotřeba plynu	27,8 m <sup>3</sup> /h
Celková roční spotřeba plynu	33 180 m <sup>3</sup> /rok

## B.II.4 Nároky na dopravní infrastrukturu a ochranná pásma

### Dopravní napojení

Navrhovaný sklad bude sdílet dopravní napojení spolu s ostatními uživateli průmyslové zóny Pod Zbuzany, mezi Řeporyjemi a Třebonicemi.

#### Výhledové dopravní napojení

Stavba bude dopravně napojená účelovou komunikací CP1 na Jinočanskou spojku a Pražský okruh.

#### Dopravní napojení na začátku užívání stavby

Ačkoliv je Jinočanská spojka již rozestavěná a v úseku mezi ul. K Třebonicům a Pražským okruhem jako hrubá stavba téměř hotová, není termín jejího dokončení v současnosti znám. Do doby než bude Jinočanská spojka uvedena do provozu, bude navrhovaný sklad dočasně napojen účelovou komunikací CP1 levým odbočením na ul. Jeremiášovu, odkud je již dostupná Rozvadovská spojka a Pražský okruh. CP1 využívají na základě dopravní značky „Zákaz vjezdu“ s dodatkovou tabulkou pouze vozidla uživatelů průmyslového areálu.

### Doprava v klidu

Uvnitř areálu budou 4 odstavná a 7 manipulačních stání pro vykládání a nakládání kamiónů a 38 parkovacích míst pro zaměstnance skladu. Počet parkovacích míst byl navržen tak, aby odpovídal vyhlášce 26/1999 Sb. „o všeobecných technických požadavcích na výstavbu v hl. městě Praze“, skutečná kapacita parkoviště však nebude nikdy využita, protože sklad nebude přístupný veřejnosti, tedy ani klientům firmy EFES s.r.o. a doprava zaměstnanců nebude nikdy tak vysoká, aby navržená stání zaplnila.

### Doprava po veřejných komunikacích

Vyvolaná doprava se bude dělit na dopravu osobních automobilů zaměstnanců (dále jen OA), a nákladní dopravu zboží, kterou bude zajišťovat především vlastní vozový park chladírenských kamiónů firmy EFES s.r.o. K dopravě zboží se tedy nebudou používat osobní ani dodávkové automobily. Logisticky bude doprava skladu organizována tak aby k jízdám nevytížených kamiónů docházelo co nejméně, to je umožněno tím že je využit vlastní vozový park.

Zboží bude přiváženo z různých evropských zemí na celní úřad v Praze Rudné a odtud do posuzovaného areálu, kde bude uskladněno. Ze skladu bude zboží distribuováno podle aktuální tržní potřeby do centrálních skladů obchodních řetězců umístěných opět v Praze Rudné a na Zličíně.

V rámci území hl.města Prahy bude doprava zboží probíhat po rychlostních komunikacích, Rozvadovská spojka a Pražský okruh, dále pak v úvodu užívání stavby po ulici Jeremiášově, která bude ve výhledu vystřídána Jinočanskou spojkou. Jeremiášova je hlavní komunikace se dvěma jízdními pruhy lemující západní okraj Stodůlek. Jinočanská spojka se realizuje také se dvěma jízdními pruhy v každém směru a úsek, který bude využit neprochází zastavěným územím.



Tabulka 4. Intenzity vyvolané dopravy

Účastník dopravy	Počet obousměrných dopravních pohybů
OA - zaměstnanci	20 vozidel/den (10 příjezd, odjezd 10)
TNV – doprava zboží	36 vozidel/den (18 příjezd, 18 odjezd)

Dopravní intenzity TNV jsou horním odhadem odpovídajícím plánovanému dennímu obratu zboží (60 – 200 t), intenzity OA zaměstnanců vycházejí z předpokladu že cca 80 % zaměstnanců bude využívat zastávku MHD „K Třebonicům“ instalovanou v dochozí vzdálenosti cca 5 minut – což je v souladu s praxí ÚDI. Vyjádření intenzit vyvolané dopravy vychází ze zkušeností s provozem ostatních areálů firmy EFES s.r.o. na území České republiky.

Rozpad dopravních intenzit do dopravních proudů sítě veřejných komunikací pro rok uvedení stavby do provozu 2005 (2006) a výhledový rok 2010 je podrobně řešen na základě údajů Ústavu dopravního inženýrství (ÚDI) v samostatné odborné studii, která je podkladem této dokumentace [1] viz. [příloha č.1](#). Vyjádření intenzit slouží pro výpočet znečištění ovzduší [2] a akustického zatížení [3].

### Ochranná pásma

#### Inženýrské sítě

Realizací stavby nevznikají nová ochranná pásma inženýrských sítí. Stavba respektuje stávající ochranná pásma:

- OP podzemního el. vedení
- OP plynovodu
- OP vodovodu

#### Ochranné pásma podle zvláštních předpisů

- Posuzovaný záměr nezasahuje do žádného ze zvláště chráněných území přírody ve smyslu ust. § 14 a § 45i zák. č. 114/1992 Sb. v platném znění.
- Stavba se nenachází v dobývacím prostoru (DP) ani chráněném ložiskovém území (CHLÚ) ve smyslu horního zákona (č.44/1988 Sb.) v platném znění a navazujících předpisů.
- Stavba se nenachází v místě památkově chráněných staveb a ani v jeho okolí se nenacházejí památkově chráněné objekty.
- Na stavebním pozemku se nenacházejí další ochranná pásma podle zvláštních předpisů

## B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

### B.III.1. Ovzduší

Hodnocení ovlivnění ovzduší [2] je provedeno v samostatné studii zpracované Ing. Milošem Pulkrábkem (APC, červenec 2005). Studie je uvedena v [příloze č.2](#) této dokumentace.

#### a) Bodové zdroje znečištění ovzduší

##### Vytápění

Příprava TUV a vytápění objektů bude řešeno dvěma samostatnými okruhy. Každý bude osazen třemi závěsnými plynovými kotli RENDAMAX R30-45 o výkonu 39,2 kW každý. Celkový výkon kotelny tak bude 117,6 kW. Kotle RENDAMAX jsou moderní nízkoemisní kotle s emisemi výrazně pod 50 % našeho emisního limitu pro NOx. Aby studie platila i pro

případně jiné kotle je zpracována pro hodnoty emisí NO<sub>x</sub> na úrovni 50 % emisního limitu, t.j. 100 mg/m<sup>3</sup> suchých spalin. Při použití kotlů RENDAMAX budou imisní příspěvky menší.

Kotelna	
Výkon:	235,2 kW
Hodinová spotřeba max	27,8 m <sup>3</sup> /hod
Celková roční spotřeba:	33180 m <sup>3</sup> /rok
Výška zdroje nad 334,75 m n.m.	10,3 m

Plynová kotelna bude ve smyslu zákona 86/2002 Sb. v platném znění středním zdrojem znečišťování ovzduší.

Tabulka 5. Výkony a emise z kotelen

Zdroj	Inst. výkon [KW]	Spotřeba paliva [m <sup>3</sup> /h]	Spotřeba paliva [m <sup>3</sup> /rok]	Emise NO <sub>x</sub> [g/s]	Emise NO <sub>x</sub> [kg/rok]	Emise CO [g/s]	Emise CO [kg/rok]	Výška komína [m]
SA EFES	235,2	27,8	33180	0,0071	30,3	0,0035	15,1	10,3

### b) plošné zdroje

Plošné zdroje znečištění ovzduší, jako skládky prašných surovin, trvalé stavební práce a pod., v rámci provozu SA EFES nebudou žádné. Jako plošný zdroj se počítá pojezd vozidel v areálu.

#### Pojezd v areálu a parkování

Vnitrofiremní komunikace bude vedena okružně na západní straně haly, tak aby umožňovala otočení kamionů bez dodatečného manévrování. U vjezdu na příjezdovou účelovou komunikací C1 je odstavné parkoviště se čtyřmi stáními pro kamiony. Na jižní straně je parkoviště pro zaměstnance s počtem 38 stání.

Dopravně inženýrské podklady pro tuto akci byly velmi podrobně zpracovány společností ETC v červnu 2005 [1]. V příloze jsou uvedeny přehledové tabulky dopravního zatížení dotčených komunikací pro rok 2005 a 2010. Dle podkladů předaných objednatelům bude skladový areál EFES vyvolávat dopravu na komunikačním systému představovanou 20 pohyby osobních vozidel (10 vjezdů a 10 výjezdů) a 36 pohyby (18 vjezdů a 18 výjezdů) těžkých nákladních vozidel v období od 7h do 22 h. V areálu bude tato intenzita dopravy:

- Vnitroareálová kom, parkoviště, výjezd směr Jeremiášova: 20 OA, 36 TNV
- Ve špičce se uvažuje v dokumentaci ETC s intenzitou 2 OA a 2 TNV za hodinu.

Pro určení emisního parametru NO<sub>x</sub>, a benzenu skupin vozidel OA a TNV pomocí programu MEFA byly použity pro rok 2005 následující parametry:

Tabulka 6. Emisní parametry dopravního proudu vyvolané dopravy

Typ vozidla	Palivo	Emisní úroveň	Rychlost (km/h):
OA	Benzin	25% Konvenční, 65% EU2, 10% EU4	50
TNV	Diesel	80% EU 1, 20% EU4	50

Tabulka 7. Emisní faktory pro rok 2006

ROK 2006					
Typ vozidla	Emisní úroveň	Rychlost (km/h)	Emisní faktor (g/km)		
			NO <sub>x</sub>	Benzen	PM10
TNV	EURO 1	50	19,0404	0,0594	1,6036
	EURO2	50	1,4191	0,0523	0,1585
OA	Konvenční	50	5,0111	0,1946	0,0206
	EURO 2	50	0,3150	0,0042	0,0005
	EURO 4	50	0,1103	0,0019	0,0005

Tabulka 8. Emise z pojezdu vozidel v areálu a parkování

Zdroj	Emise NO <sub>x</sub> [g/s]	Emise NO <sub>x</sub> [kg/rok]	Emise benzen [g/s]	Emise benzen [kg/rok]	Emise PM10 [g/s]	Emise PM10 [kg/rok]
SA EFES	0,00560	43,2	0,00004	0,28	0,00043	3,3

Ve výpočtech emisí z parkování je započteno zvýšení emise v důsledku studených startů.

### c) hlavní liniové zdroje

Liniovým zdrojem znečištění ovzduší bude automobilová doprava. Do doby než bude zprovozněna Jinočanská spojka, bude areál napojený na veřejnou síť dopravních komunikací účelovou komunikací CP1, kterou na základě dopravní značky „Zákaz vjezdu“ s dodatkovou tabulkou „Mimo vozidla stavby“ využívají pouze uživatelé areálu Skansky, dále levým odbočením na ulici Jeremiášovu a na Rozvadovskou spojku a Pražský okruh.

Po zprovoznění Jinočanské spojky bude provoz na CP1 ukončen a areál bude dopravně napojený ulicí k Třebonicům přímo na Jinočanskou spojku a Pražský okruh. Protože však definitivní termín zprovoznění Jinočanské spojky není znám, jsou hodnoty i pro rok 2010 počítány, tak jako by Jinočanská spojka nebyla (z hlediska emisního přetížení na Jeremiášově horší případ). Účelová komunikace CP1 vede po východní straně areálu směrem severním, kde se napojuje na ulici Jeremiášovu u křižovatky s ulicí Vackovou.

## B.III.2 Voda

### Dešťová voda

Pro odvod dešťových vod bude využita stávající přípojka. Další rozvody dešťové kanalizace po areálu budou vesměs nové.

#### Celkové řešení

Dešťové vody krajních ploch střech hal budou svedeny venkovními svody DN 100 volně na terén do odvodňovacího kanálku, který bude zhotoven okolo objektu na dvou stranách. Betonové žlábků budou mít v trase umístěny dešťové vpusti. Do těchto žlábků budou svedeny i vody z přilehlých zpevněných ploch.

Svody z ostatních střech budou svedeny vnitřními svody DN 125 umístěnými v hale v každé řadě sloupů à 12 m, tzn. každý druhý sloup. Jednotlivé svody budou napojeny do ležaté kanalizace. Z objektu bude kanalizace tvořena dvěma větvemi s ohledem na terén a novou rampu. Uvnitř objektu budou na potrubí umístěny revizní šachty skružové, které budou sloužit na pročištění ležatých rozvodů v halách.

Vně objektu se napojí dvě vpusti ACODRAINU umístěného před vjezdovými vraty. Obě větve se spojí v jedno potrubí a provede se napojení na stávající dešťovou kanalizaci vedoucí z areálu. Napojení se provede v blízkosti hranice pozemku.

Na stávající kanalizaci bude šachta s napojením vnějšího svodu dešťové kanalizace. Tato poslední šachta bude sloužit pro napojení dešťové kanalizace z plochy, která bude využita v budoucnu.

Na trase s ohledem na vzdálenosti budou vybudovány revizní a čistící šachty.

Při výpočtu bylo uvažováno s intenzitou kritického 15 minutového deště  $i = 130 \text{ l.s}^{-1}\text{ha}^{-1}$ .

Tabulka 9. Bilance odtoku dešťových vod

Charakter plochy	Koeficient odtoku	Plocha (ha)	Intenzita kritického deště (l/s.ha)	Odtok (l/s)
Střechy	1	0,6653	130	86,5
Zpevněné plochy	0,75	0,6863	130	66,9
Zatavněné plochy	přirozené vsakování			0
Celkem				153,4

### Splašková voda

V navrhovaném areálu budou vznikat pouze splaškové vody z provozu sociálního zařízení skladu klasického složení. Splaškové vody technologického charakteru zde vznikat nebudou.

Splaškové vody z areálu budou odvedeny do bezodtoké jímky, která bude pravidelně vyvážena oprávněnou firmou a likvidovaná odpovídajícím způsobem na některé ČOV.

Tabulka 10. Bilance odtoku splaškových vod

Položka	Hodnota
Návrhový počet osob	40 osob/den
Směrné číslo	60 l/osoba
Denní množství	2,4 m <sup>3</sup> /den
Objem jímky	50 m <sup>3</sup>
Frekvence vyvážení jímky	cca 20 pracovních dní
Roční množství splaškových vod	876 m <sup>3</sup> /rok

### B.III.3. Odpady

Odpady jsou členěny na předpokládanou produkci v době výstavby a produkci v době provozu. Druhy odpadů (podle Katalogu odpadů, v. 381/2001 Sb.), včetně předpokládaného způsobu nakládání s nimi uvádějí tabulky uvnitř kapitoly. Nakládání s odpady, evidence a další povinnosti se budou řídit zákonem 185/2001 Sb. „o odpadech“ a prováděcími předpisy, zejména vyhláškou 383/2001 Sb. „o podrobnostech nakládání s odpady“ v platném znění. Také bude dodržena obecně závazná vyhláška „o odpadech“ č.24/2001 HMP, kterou je stanoven systém shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů vznikajících na území hl.m.Prahy a systém nakládání se stavebním odpadem.

#### Odpady vzniklé při stavbě

Během samotné stavby při konkrétních stavebních činnostech vzniknou v malém množství stavební odpady klasického složení - zbytky surovin a pomocného materiálu, skrývka zeminy z výkopu základových patek cca 1 350 m<sup>3</sup> jejíž další použití na pozemcích Investora se nepředpokládá, demoliční odpady z odstranění stávajících zpevněných ploch, některých stávajících objektů a stávajícího manipulačního zařízení - cca 808 m<sup>3</sup> směsi betonu, cihel a keramických výrobků.

Výskyt starých ekologických zátěží nebyl na pozemcích Investora objeven a vzhledem k historii užívání pozemků se nepředpokládá. Přesto, bude-li při hloubení základových patek případně objevena kontaminace horninového prostředí, bude na stavbu přizván odborný

geologický dozor, který určí postup na jejího odstranění. Ověření vlastností zeminy pro určení vhodného způsobu naložení s ní zajistí oprávněná osoba již bude odpad předán.

#### Nakládání s odpady pro období výstavby

Veškerý odpad vzniklý při stavbě by se měl třídit podle složek vhodných k dalšímu využití odpadu jako suroviny a podle možností výskytu odpadů s obsahem nebezpečných látek, viz. kapitola „Opatření při nakládání s odpady“.

- Původce stavebního odpadu a fyzická osoba, která bude provádět stavební práce bude mít povinnost tento odpad třídit a nabídnout k využití provozovateli zařízení na úpravu stavebního odpadu
- Odpad bude tříděn podle následujících položek
  - Směsný stavební odpad určený k recyklaci
    - beton, cihly, keramické výrobky
  - Směsný stavební odpad z obsahem nebezpečných látek
    - beton, cihly, keramické výrobky případně znečištěné nebezpečnými látkami
  - Papír a lepenka
  - Sklo
  - Plasty
  - Kovy
  - Nebezpečný odpad:
    - zářivky
    - znečištěné obaly s obsahem nebezpečných látek
    - akumulátory
    - vyřazené elektrotechnické zařízení
    - ropné látky (rozpouštědla, oleje a jiné látky na bázi ropných uhlovodíky)
    - jiné odpady obsahující nebezpečné látky
  - Objemný odpad
- Stavební odpad, který nebude přímo odvážen, bude ukládán v místě stavby do velkoobjemových kontejnerů zajištěných proti úniku odpadu a případnému znečištění odpadu
- Přepravní prostředky určené k odvážení odpadu budou zcela zakryty plachtou, tak aby nedocházelo k unikání odpadu okolního prostředí
- Pokud by v průběhu přepravy došlo k úniku stavebního odpadu, bude znečištění neprodleně odstraněno

Tabulka 11. Přehled složení předpokládané produkce odpadů v období výstavby

Kód	Druh odpadu	Kategorie
Odpadní obaly		
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	ostatní
15 01 02	Plastové obaly	ostatní
15 01 03	Dřevěné obaly	ostatní
15 01 04	Kovové obaly	ostatní
15 01 05	Kompozitní obaly	ostatní
15 01 06	Směsné obaly	ostatní
15 01 09	Textilní obaly	ostatní
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	nebezpečný
15 01 11	Kovové obaly obsahující nebezpečnou výplňovou hmotu (např. azbest) včetně prázdných tlakových nádob	nebezpečný
Stavební a demoliční odpady		
17 01 01	Beton	ostatní
17 01 02	Cihly	ostatní
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	ostatní
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	nebezpečný
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod kódem 17 01 06	ostatní
17 02 01	Dřevo	ostatní
17 02 02	Sklo	ostatní
17 02 03	Plasty	ostatní
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	nebezpečný
17 04 05	Železo a ocel	ostatní
17 04 07	Směsné kovy	ostatní
17 04 09	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	nebezpečný
17 04 10	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	nebezpečný
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	ostatní
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	nebezpečný
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03*	ostatní
17 06 03	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	nebezpečný
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	ostatní
17 08 01	Stavební materiály na bázi sádry znečištěné nebezpečnými látkami	nebezpečný
17 08 02	Stavební materiály na bázi sádry neuvedené pod kódem 17 08 01	ostatní
17 09 03	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	nebezpečný
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	ostatní
Komunální odpad		
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	ostatní
20 03 01	Směsný komunální odpad	ostatní
20 03 03	Uliční smetky	ostatní
20 03 07	Objemný odpad	ostatní

## Odpady z provozu

Při provozu navrhovaného skladu bude především vznikat komunální odpad - obalový materiál (papír, karton, zbytky dřevěných palet, plastové folie) a biologicky rozložitelný odpad původem z likvidace zboží případně poškozeného při dopravě. Dále budou vznikat další druhy komunálních odpadů z kanceláří a z provozního zázemí skladu, obvyklé při provozování jakékoliv jiné živnosti. Při užívání skladu nebudou vznikat odpady z výrobních činností či technologických provozů.

### Nakládání s odpady v období provozu

Odpady budou tříděny do složek podle možností jejich dalšího využití jako suroviny či způsobu možné likvidace odpovídající platné legislativě. Prostor pro umístění sběrných nádob na jednotlivé druhy odpadu je vymezený při severovýchodním okraji objektu B. Z tohoto místa bude odpad odvážen příslušná svozová společnost, kterou zajišťuje úřad městské samosprávy – Městská část Praha 13, případně jiná oprávněná organizace se kterou bude mít Investor uzavřený smluvní vztah na likvidaci odpadů. Interval svozu bude odpovídat produkci odpadů a kapacitě instalovaných sběrných nádob, tak aby nedocházelo k jejich přeplňování.

Odpady se budou třídit na složky:

- Papír a lepenka
- Sklo
- Plasty
- Objemný odpad
  - odpad který díky svým rozměrům nemůže být ukládán do sběrných nádob na směsný odpad
- Nebezpečný odpad
  - odpad který vykazuje jednu nebo více nebezpečných vlastností definovaných zákonem o odpadech, nebezpečné druhy komunálního odpadu, které bude zapotřebí vytrídít jsou uvedeny v bilanci odpadů podle katalogu v.381/2001 Sb. v platném znění, viz. tabulka dále v textu
- Směsný odpad
  - zbývající komunální odpady po vytrídění papíru a lepenky, skla, plastů, objemného a nebezpečného odpadu
- Biologický rozložitelný odpad
  - poškozená ovoce a zelenina
  - odpad ze stravovacího zařízení
  - odpad z údržby ploch zeleně

Papír a lepenka, sklo, plasty a směsný odpad budou uloženy do odpovídajících nádob určených pro pravidelný sběr odpadu.

Nebezpečný odpad se bude shromažďovat odděleně a bude se předávat na k tomu městem určených místech, nebo odvážet do sběrného dvora, respektive jej bude na základě smlouvy odvážet oprávněná společnost.

Objemný odpad se bude v případě nárazového vzniku ukládat do odpovídajících speciálně objednaných velkoobjemových kontejnerů.

Biologický rozložitelný odpad bude z místa skladu pravidelně odvážet specializovaná oprávněná společnost na základě smluvního vztahu, k odpovídajícímu způsobu likvidace, např. v kompostovacím zařízení.

Tabulka 12. Přehled odpadů které mohou vzniknout při provozu skladového areálu

Kód	Druh odpadu	Kategorie
20 01 01	Papír a lepenka	ostatní
20 01 02	Sklo	ostatní
20 01 08	Biologicky rozložitelný odpad z kuchyní a stravoven	ostatní
20 01 10	Oděvy	ostatní
20 01 11	Textilní materiály	ostatní
20 01 13	Rozpouštědla	nebezpečný
20 01 14	Kyseliny	nebezpečný
20 01 15	Zásady	nebezpečný
20 01 21	Zářivky a ostatní odpad obsahující rtuť	nebezpečný
20 01 23	Vyřazená zařízení obsahující chlorofluoruhlodivky	nebezpečný
20 01 25	Jedlý olej a tuk	ostatní
20 01 26	Olej a tuk neuvedený pod číslem 20 01 25	nebezpečný
20 01 27	Barvy, tiskařské barvy, lepidla a pryskyřice obsahující nebezpečné látky	nebezpečný
20 01 28	Barvy, tiskařské barvy, lepidla a pryskyřice neuvedené pod číslem 20 01 27	ostatní
20 01 29	Detergenty obsahující nebezpečné látky	nebezpečný
20 01 30	Detergenty neuvedené pod číslem 20 01 29	ostatní
20 01 33	Baterie a akumulátory, zařazené pod kódy 16 06 01, 16 06 02 nebo pod kód 16 06 03 a netříděné baterie a akumulátory obsahující tyto baterie	nebezpečný
20 01 34	Baterie a akumulátory neuvedené pod kódem 20 01 33	ostatní
20 01 35	Vyřazené elektrické a elektronické zařízení obsahující nebezpečné látky neuvedené pod čísly 20 01 21 a 20 01 236	nebezpečný
20 01 36	Vyřazené elektrické a elektronické zařízení neuvedené pod kódy 20 01 21, 20 01 23 a 20 01 35	ostatní
20 01 37	Dřevo obsahující nebezpečné látky	nebezpečný
20 01 38	Dřevo neuvedené pod kódem 20 01 37	ostatní
20 01 39	Plasty	ostatní
20 01 40	Kovy	ostatní
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	ostatní
20 02 03	Jiný biologický nerozložitelný odpad	ostatní
20 03 01	Směsný komunální odpad	ostatní
20 03 03	Uliční smetky	ostatní
20 03 07	Objemný odpad	ostatní

### Odpady, které vzniknou při odstranění stavby

V období odstranění stavby se bude nakládání se stavebními odpady řídit platnou legislativou, která v současnosti není známa. Pokud vezmeme v úvahu že zůstane v platnosti stávající legislativa, budou pro období odstranění stavby platit obdobná pravidla jako pro období výstavby.

Při odstranění stavby budou montované haly rozebrány a včetně veškerého vybavení přesunuty na jiné vhodné místo, které v současnosti není známé. Ať bude haly využívat opět stejný Investor nebo budou prodány jiné organizaci, budou pravděpodobně sloužit stejnému nebo podobnému účelu.



Po demontáži nosných konstrukcí, střech a rozebrání použitelných příček, vratových systémů, VZT, prvků vytápění a klimatizace, zbudou na pozemcích pouze základy, zpevněné plochy, prvky kanalizace a několik stávajících budov. Pokud tyto objekty budou následně demolovány vzniknou klasické demoliční odpady jimž bude dominovat množství směsi úlomků stavebních materiálů z odstranění základů a zpevněných ploch – kusy betonu, cihel, keramických výrobků, dále pak zbytky ocelových konstrukcí a izolačních materiálů.

#### Nakládání s odpady pro období odstranění stavby

Veškerý odpad vzniklý při demolicích by se měl třídit podle složek vhodných k dalšímu využití odpadu jako suroviny a podle možností výskytu odpadů s obsahem nebezpečných látek. Stavební sutiny by měly být rozdraceny v recyklační lince na recyklát použitelný k terénním úpravám, pokud bude splňovat vlastnosti stanovené ve vyhlášce 383/2001 Sb. „o podrobnostech nakládání s odpady“ toho času v platném znění. Právě tak možnosti využití dalších druhů odpadů jako suroviny by měli vycházet z obsahu nebezpečných látek.

#### Pravidla nakládání s odpady:

- Původce stavebního odpadu a fyzická osoba, která bude provádět stavební práce bude mít povinnost tento odpad třídit a nabídnout k využití provozovateli zařízení na úpravu stavebního odpadu
- Odpad bude tříděn podle následujících položek
  - Směsný stavební odpad určený k recyklaci
    - beton, cihly, keramické výrobky
  - Směsný stavební odpad z obsahem nebezpečných látek
    - beton, cihly, keramické výrobky případně znečištěné nebezpečnými látkami
  - Papír a lepenka
  - Sklo
  - Plasty
  - Kovy
  - Nebezpečný odpad:
    - zářivky
    - znečištěné obaly s obsahem nebezpečných látek
    - akumulátory
    - vyřazené elektrotechnické zařízení
    - ropné látky (rozpouštědla, oleje a jiné látky na bázi ropných uhlovodíky)
    - jiné odpady obsahující nebezpečné látky
  - Objemný odpad
- Stavební odpad, který nebude přímo odvážen, bude ukládán v místě stavby do velkoobjemových kontejnerů zajištěných proti úniku odpadu a případnému znečištění odpadu
- Přepravní prostředky určené k odvážení odpadu budou zcela zakryty plachtou, tak aby nedocházelo k unikání odpadu okolního prostředí
- Pokud by v průběhu přepravy došlo k úniku stavebního odpadu, bude znečištění neprodleně odstraněno

Tabulka 13. Přehled složení předpokládané produkce odpadů v období odstranění stavby

Kód	Druh odpadu	Kategorie
Stavební a demoliční odpady		
17 01 01	Beton	ostatní
17 01 02	Cihly	ostatní
17 01 03	Tašky a keramické výrobky	ostatní
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	nebezpečný
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod kódem 17 01 06	ostatní
17 02 01	Dřevo	ostatní
17 02 02	Sklo	ostatní
17 02 03	Plasty	ostatní
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	nebezpečný
17 04 05	Železo a ocel	ostatní
17 04 07	Směsné kovy	ostatní
17 04 09	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	nebezpečný
17 04 10	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	nebezpečný
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	ostatní
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	nebezpečný
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03*	ostatní
17 06 03	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	nebezpečný
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	ostatní
17 08 01	Stavební materiály na bázi sádry znečištěné nebezpečnými látkami	nebezpečný
17 08 02	Stavební materiály na bázi sádry neuvedené pod kódem 17 08 01	ostatní
17 09 03	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	nebezpečný
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	ostatní
Komunální odpad		
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	ostatní
20 03 01	Směsný komunální odpad	ostatní
20 03 03	Uliční smetky	ostatní
20 03 07	Objemný odpad	ostatní

#### B.III.4. Hluk - výstupy

Hluková situace stávajících a vyvolaných zdrojů hluku pro období 2005, 2006 a 2010 byla ověřena v samostatné odborné studii [3] viz. příloha č.3. Podkladem pro provedení akustických výpočtů byla dopravní studie [1] viz. příloha č.1, která byla vytvořena na základě dopravních podkladů URM a ÚDI.

#### Zdroje hluku spojené s provozem navrhovaného záměru

V období provozu se na akustické zátěži okolí stavby budou podílet **stacionární zdroje hluku** – výduchy vytápění, instalované vzduchotechnické zařízení, zařízení klimatizace, pojezdy těžkých nákladních vozidel dopravujících skladované zboží a pojezdy osobních automobilů zaměstnanců v rámci území stavby.

Dále pak byly vyjádřeny zdroje hluku z vyvolané nákladní dopravy zboží a osobní dopravy zaměstnanců po účelové komunikaci CP1 až po vyústění dopravy levým odbočením na ulici Jeremiášovu, která byla rovněž započtena jako stacionární zdroj neboť se nejedná o veřejnou komunikaci.

Provoz dopravních zdrojů hluku byl definován pro dobu od 7:00 do 22:00, provoz TZB byl v akustické studii uvažován 24 hodin denně.

Varianta výhledového dopravního napojení na Jinočanskou spojku nebyla vyhodnocena, protože v tomto případě bude doprava ideálně vedena zcela mimo akusticky chráněné objekty. Také termín uvedení Jinočanské spojky do provozu není znám. Je tedy posuzována akusticky méně příznivá varianta opravního napojení.

#### Stacionární zdroje hluku – technická zařízení

Definování dominantních technických zdrojů hluku, o nichž se předpokládá, že se budou v předmětných objektech, jsou uvedeny v následující tab. Tato tabulka bude podkladem pro vytvoření souboru hlukových charakteristik zdrojů hluku.

Označení zdroje je tvořeno následujícím způsobem: „Z“ = zdroj hluku, „O“ = zdroj působící ve venkovním prostředí. Za písemným označením následuje pořadové číslo.

##### ➤ VZT a chlazení

- Objekt A - zařízení č. 1 – 12. Zařízení zajišťují větrání sociálních zařízení, kuchyně, kantýny, skladů, šaten apod. Jedná se o malá zařízení. Proto není uveden jejich podrobný popis.
- Objekt A - zařízení č. 13. Větrání/vytápění haly. Ve skladové části haly budou prostory určené pro skladování ovoce a zeleniny. K větrání haly budou ve skladové části osazeny 2 ks vodních jednotek SAHARA PLUS W 4532.22 o požadovaném vzduchovém výkonu 2x1 200 m<sup>3</sup>/h. Topný výkon každé jednotky je 20 kW a celkový topný výkon pro větrání a teplovzdušné vytápění-temperaturaci je 40 kW. Odvod vzduchu ze skladu bude řešen čtyřmi odsávacími nástřešními jednotkami ROOFJETT 4050.4B10 vyústěnými nad střechu haly. Výkon ventilátorů jednotek je 4x 6 000 m<sup>3</sup>/h. Zdrojem otopné vody bude plynová kotelna umístěná v objektu A.
- Objekt B - místnost č. 1.01 - 1.04. V každé z místností bude umístěna integrovaná směšovací komora<sup>1</sup> typu ISK 1000 - CP 85 kW. Kondenzační jednotka JHE-6SJ-4000.ECA bude umístěna ve venkovním prostoru na terénu. Zařízení bude zajišťovat větrání a chlazení místností.
- Objekt B - místnost č. 1.06. Místnost bude chlazená zařízením:
  - sdružené kompresorové jednotky SME-C3-6SJ400 (3 kompresory D6SJ-400X), které budou umístěné venku na terénu,
  - kondenzátoru vzduchového ECA 06P 9P08 B3 ECB umístěného na střeše,
  - šesti výparníků GT2I 36 R 6P umístěných v m.č. 1.06 u stropu.

##### ➤ ÚT a TUV

- Zdrojem tepla pro oba objekty A a B budou dvě kotelny označené I a II. V každé z kotelen budou instalovány 3 ks závěsných kotlů s atmosférickými hořáky pro spalování zemního plynu RENDAMAX typ R30-45. Celkový výkon instalovaných kotlů v jedné kotelně bude 117,6 kW.
- Odvod spalin do venkovního prostředí zajišťuje u těchto kotlů spalinový ventilátor. Spaliny budou vyvedeny nad střechu objektu.

#### Dopravní zdroje hluku – vyvolaná doprava

K zavážení zboží a dále k distribuci budou použity pouze kamiony. Zboží nebude dopravováno osobními ani lehkými nákladními automobily (dodávkami). V objektech firmy nebudou vedena obchodní jednání s klienty. Osobní automobilovou dopravu budou tvořit

<sup>1</sup> Dodavatelem chladicího zařízení bude společnost Agroel s.r.o.

pouze zaměstnanci. Předpokládá se, že cca 80 % zaměstnanců bude využívat zastávku MHD umístěnou v dochozí vzdálenosti cca 5 minut.

Z hlediska logistiky skladování ovoce a zeleniny budou vozidla využívána pro závoz i odvoz tak, aby nedocházelo ke zbytečným jízdám prázdných kamiónů. To umožňuje zejména vlastní vozový park chladírenských kamiónů. Nákladní vozidla se budou v areálu zdržovat po minimální nutnou dobu.

Denní intenzity vyvolané dopravy, viz. také předchozí kapitoly oznámení:

- Těžká nákladní vozidla - TNV určená k dopravě zboží = 36 obousměrných pohybů
- Osobní automobily – OA, doprava zaměstnanců = 20 obousměrných pohybů
- Hodnocená dopravní trasa:
  - Stavební pozemky – CP1 – křižovatka CP1/Jeremiášova, levé odbočení na ul. Jeremiášovu

### Akustické charakteristiky zdrojů hluku

Tabulka 14. Seznam venkovních technických zdrojů hluku

Číslo zdroje	Zdroj hluku *	Umístění zdroje	Počet
ZO – 01	Sání/výfuk vzduchu ze zařízení č. 1 – 12	Fasády/střechy objektu A	-
ZO – 02	Vodní jednotky SAHARA PLUS W 4532.22	Fasáda objektu A	2
ZO – 03	Nástřešními jednotky ROOFJETT 4050.4B10	Střecha objektu A	4
ZO – 04	Kondenzační jednotka JHE-6SJ-4000.ECA	Terén u objektu B	1
ZO – 05	Kompresory D6SJ-400X	Terén u objektu B	3
ZO – 06	Kondenzátor vzduchový ECA 06P 9P08 B3 ECB	Střecha objektu B	1
ZO – 07	Komín z kotle s atmosférickým hořákem RENDAMAX typ R30-45	Střecha objektu A	6
ZO – 08	Osobní automobil	CP1 ↔ sklady	Viz. text
ZO – 09	Kamion		

Emisní hlukové charakteristiky stacionárních technických zdrojů hluku jsou shrnuty v následující tabulce. Skutečný význam veličiny (označení  $L_{XX}$  v dB) - pro daný zdroj hluku je uveden v legendě pod tabulkou.

Tabulka 15. Hlukové charakteristiky venkovních technických zdrojů hluku

Číslo zdroje	Poznámka	$L_{xx}$	Střední kmitočty oktáv. pásem (Hz)							A (dB)
			125	250	500	1 k	2 k	4 k	8 k	
ZO – 01	Sání/výfuk vzduchu ze zařízení č. 1 – 12	$L_{p1}$	-	-	-	-	-	-	-	55,0
ZO – 02	Vodní jednotky SAHARA PLUS W 4532.22	$L_W$	-	-	-	-	-	-	-	74,0
ZO – 03	Nástřešními jednotky ROOFJETT 4050.4B10	$L_{p3}$	-	-	-	-	-	-	-	65,0
ZO – 04	Kondenzační jednotka JHE-6SJ-4000.ECA	$L_{p1}$	-	-	-	-	-	-	-	64,0
ZO – 05	Kompresory D6SJ-400X	$L_W$	-	-	-	-	-	-	-	80,0
ZO – 06	Kondenzátor vzduchový ECA 06P 9P08 B3 ECB	$L_{p1}$	-	-	-	-	-	-	-	65,0
ZO – 07	Komín z kotle s atmosférickým hořákem RENDAMAX typ R30-45	$L_W$	-	-	-	-	-	-	-	57,0
ZO – 08	Osobní automobil s rychlostí do 30 km/h	$L_W$	-	-	-	-	-	-	-	85,0
ZO – 09	Kamion s rychlostí do 30 km/h	$L_W$	-	-	-	-	-	-	-	105,0

LEGENDA:

$L_W$  - hladina akustického výkonu zdroje (dB),

$L_{px}$  - hladina akustického tlaku ve vzdálenosti „x“ m od zdroje (dB).

### B.III.5. Zeleň

Stavební činnosti budou probíhat ve stávajících zpevněných a zastavěných plochách. Stávající zeleň v okolí oplocení pozemku, která nebyla nikdy udržovaná a je náletového charakteru, nebude stavbou dotčena.

Realizací stavby dojde v části stávajících zpevněných ploch k vytvoření plochy určené pro zeleň. Vzhledem k dočasnému charakteru stavby do roku 2010 bude tato plocha zatravněna, případně na ní mohou být vysázeny keře.

Pro stavební pozemek není podle platného územního plánu stanovena míra využití území.

### B.III.6. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

S ohledem na charakter výstavby a charakter činností provozovaných ve skladu ovoce a zeleniny je riziko havárií s vážnějšími důsledky na životní prostředí a zdraví obyvatel vyloučené. Nejedná se o technologii výrobní ale obslužní. Provozovatel nebude nakládat s látkami nebezpečnými vodám ani s větším množstvím hořlavín, ani s radioaktivním, ionizačním nebo elektromagnetickým zářením.

Potenciál pro vznik havárie je pro navrhovaný investiční záměr malý. Navrhovaný objekt bude z hlediska možných rizik vzniku havárií zabezpečen na současné technické úrovni a při stálé údržbě lze předpokládat minimální četnost havarijních stavů. Nicméně tyto stavy nelze nikdy zcela vyloučit i s ohledem na možnost selhání lidského faktoru.

V areálu nebudou žádné technologické provozy, ani zde nebudou skladované žádné škodlivé látky – mohou zde být pouze malá provozní množství standardních chemických prostředků pro úklid a údržbu areálu uchovaná v původních obalech. Rizikem havárie může být pouze požár nebo dopravní nehoda, při které mohou z havarovaných aut uniknout provozní kapaliny s obsahem ropných látek. V případě takové havárie budou pohonné hmoty nebo oleje odstraněny bezprostředně po jejich úniku pomocí havarijních prostředků dostupných ve skladové hale – běžnými sorbčními materiály, pokud bude nehoda vážnějšího charakteru, bude přivolán hasičský záchranný sbor, který zasáhne odborným způsobem, tak jako při jakékoliv jiné dopravní nehodě.

## C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

### C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Stavební pozemky se nacházejí v nitru průmyslové zóny umístěné v polích mezi obcemi Řeporyje a Třebonice, zcela mimo stávající obytná území. Území stavby přímo sousedí ze severu se zařízením na výrobu betonových prefabrikátů umístěným za polní cestou a z jihu rovněž s podobnou průmyslovou výrobou. Z východu přiléhá ke stavebním pozemkům komunikace CP1, za níž je orná půda. Ze západu je za hranicí území stavby opět orná půda a dále těleso železniční vlečky sloužící pro obsluhu průmyslové zóny. Za železniční vlečkou se nachází stavba Jinočanské spojky a Pražský okruh.

Území má charakter okrajové, nezastavěné části satelitního města. Je využíváno pouze pro komerční účely.

#### Územní systém ekologické stability

Stavba navrhovaného skladu se bude odehrávat ve stávajících zpevněných a zastavěných plochách, původně využitých pro výrobu betonových prefabrikátů.

Realizací stavby nebude dotčen žádný z prvků územního systému ekologické stability.

Nejbližším prvkem ÚSES je nefunkční interakční prvek I6/302 „Pod Zbuzany“, který prochází přes zpevněné plochy vjezdu a stávající objekty vrátnice při východní hranici území skladového areálu. Prvek by měl fyzicky/funkčně vzniknout při naplnění územního plánu – to je po roce 2010, kdy se změní funkční využití území celého průmyslového areálu z ploch VP (výroba průmyslová) na OC (čistě obytné území), konkrétně v místech vymezeného interakčního prvku se funkční využití území změní z VP na PP (parky a parkově upravené plochy). V této době však již bude provoz navrhovaného skladu ukončen.

Dále se v okolí území stavby nachází nefunkční regionální biokoridor R4/30 „Kртеň – Novořeporyjská“ příčně přecházející přes stávající komunikaci CP1 a plánovanou Jinočanskou spojku, napojený na funkční regionální biocentrum R1/412 „Ve Výrech“ vymezené terénní prohlubní po bývalé cihelně, a nefunkční osu nadregionálního biokoridoru N4/8 „Evropská – Zmrlik“, jenž prochází cca 500 m jižně nivou Dalejského potoka.

Ani tyto vyjmenované prvky ÚSES nebudou stavbou dotčeny.

#### Zvláště chráněná území

Plánovaná stavba nezasahuje ani jiným způsobem neovlivňuje zvláště chráněná území přírody ve smyslu § 14 zák. č. 114/1992 Sb. v platném znění.

#### Území přírodních parků

Plánovaná stavba nezasahuje ani jiným způsobem neovlivňuje území přírodních parků ve smyslu § 12 zák. č. 114/1992 Sb. v platném znění.

## Územní soustavy evropsky významných lokalit a ptačích oblastí NATURA 2000

Plánovaná stavba nezasahuje ani jiným způsobem neovlivňuje územní soustavy NATURA 2000, stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny [7] ve smyslu § 45i z.114/1992 Sb. v platné znění viz. doklady v *příloze č.4*.

### Významné krajinné prvky

Plánovaná stavba nezasahuje ani jiným způsobem neovlivňuje významné krajinné prvky ve smyslu §3 a §6 zák. č. 114/1992 Sb. § 3 odst. b z.114/1992 Sb. v platném znění.

### Území historického, kulturního nebo archeologického významu,

V území stavby se nevyskytují žádné architektonické ani historické objekty, ani archeologická naleziště. V případě nečekaného objevení nálezů tohoto typu při zemních pracích bude investor postupovat podle platných legislativních předpisů, které se k takovým okolnostem vztahují.

### Území hustě zalidněná,

Lokalita se nenachází v hustě zalidněném území.

### Území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (včetně starých zátěží)

Lokalita se nenachází v území zatěžovaném nad míru únosného zatížení i s ohledem na staré zátěže.

## C.2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

Projektovaný záměr se bude podílet na znečištění ovzduší a bude produkovat akustické zatížení. Nedotčené zůstanou stávající zeleň, která se na pozemcích téměř nevyskytuje – plocha území stavby je téměř stoprocentně zpevněna, charakter odvodnění území a horninové prostředí. Rovněž ovlivnění ostatních složek životního prostředí je ve smyslu posouzení vlivů na životní prostředí nevýznamné.

Jako referenční stávající stav potenciálně významně ovlivněných složek životního prostředí byl zvolen stav bez původních vlivů hluku, neboť v době zpracování „Oznámení“ již byla průmyslové výroba na stavebních pozemcích zastavena a nebylo možné jí odpovídajícím způsobem kvantifikovat.

Uvedené vlivy byly důkladně analyzovány v odborných studiích [1] a [2], které jsou součástí této dokumentace.

### C.2.1. Ovzduší

Hodnocení znečištění ovzduší bylo podrobně provedeno v rozptylové studii znečištěné ovzduší v samostatné *příloze č.2* viz. podklad [2].

Na znečištění ovzduší v bezprostředním okolí stavebních pozemků ve stávajícím stavu se podílí především silniční doprava a průmyslová výroba instalovaná na sousedních pozemcích.

Území stavby se nachází na jihozápadním okraji Prahy, v nadmořské výšce cca 335 m.n.m. Terén v bezprostředním okolí proponované výstavby mírně stoupá směrem severním, strměji klesá směrem jihovýchodním k centru Řeporyj. Ve větší vzdálenosti směrem východním, jihovýchodním a jižním opět stoupá. Tato orografie má nepříznivý vliv na rozptylové podmínky v centru Řeporyj, které je tak zasahováno četnými chladovými

inverzemi. Areál však leží v místě od obytné zástavby (vzhledem k velmi malým emisím posuzovaného zdroje) dostatečně vzdáleném. Nejbližší obytná zástavba je vzdálená cca 800 m.

V okolí areálu s posuzovanou halou lze očekávat tyto průměrné roční koncentrace znečišťujících látek:

Tabulka 16. Průměrné roční koncentrace znečišťujících látek – stávající stav

Škodlivina	Kr [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	Limit [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
NO <sub>x</sub>	45	80 *)
NO <sub>2</sub>	29	40 **)
SO <sub>2</sub>	17	50**)
prach PM 10	12	40 **)
benzen	1,8	5**)

\*) limit dle opatření FVŽP – nyní již neplatný

\*\*\*) nové limity – bez meze tolerance. Nařízení vlády č. 350, kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší Imisní limity

## C.2.2 Hluk

Hluková situace stávajících zdrojů hluku v území byla ověřena v samostatné odborné studii [3] viz. příloha č.3.

Stavební pozemky jsou umístěny v průmyslové zóně, kde se na stávající akustické situaci podílejí dopravní pohyby vozidel „z“ a „do“ zóny, provoz manipulační techniky uvnitř areálů, výrobní činnost a TZB.

Jak už bylo popsáno výše, průmyslová zóna se nachází mezi poli, zcela mimo obytné objekty – cca 800 m. Proto hluk ze zdrojů instalovaných v této zóně je vůči nejbližším akusticky chráněným objektům výrazně omezen divergencí zvukových vln. Pro silniční dopravu vyvolanou provozem průmyslové zóny je používána účelová komunikace CP1, kterou jsou na základě dopravní značky „Zákaz vjezdu“ s dodatkovou tabulkou vyloučena vozidla veřejnosti. CP1 prochází rovněž mezi poli mimo objekty určené k bydlení a na síť veřejných komunikací se napojuje křižovatkou tvaru „T“ s ulicí Jeremiášova, která tvoří jihozápadní okraj Stodůlek. V těchto místech vozidla z průmyslové zóny působí hlukem spolu s veřejnou dopravou na akusticky chráněné objekty (panelové domy určené k bydlení) umístěné vůči vyústění CP1 na protilehlé straně ulice Jeremiášovi.

V těchto místech bylo provedeno měření stávající akustické zátěže a její vyhodnocení, viz. [3].

Měření bylo provedeno dne 14.07.2005. Měřicí bod označený M1 byl lokalizován ve vzdálenosti 2 m před obvodovým pláštěm obytného panelového domu Hábova 2.

Měření byly konkrétně stanovovány ekvivalentní hladiny akustického tlaku A a hladiny akustického tlaku A překročené v 1 % a 99 % měřeného intervalu při běžném provozu dopravy na veřejných komunikacích i dopravy na CP 1.

Tabulka 17. Výsledky měření hluku ze stávající dopravy

Měřicí bod	Měřicí interval od – do (hh:mm)		Hladina akustického tlaku A (dB)		
			L <sub>pAeq</sub> *	L <sub>pA01</sub> **	L <sub>pA99</sub> ***
M1	09:00	09:30	57,3	65,8	47,2
	09:30	10:00	56,3	65,5	47,0
	10:00	10:30	55,9	64,4	47,3
	10:30	11:00	55,9	64,5	47,2

\*) L<sub>pAeq</sub> - Ekvivalentní hladina akustického tlaku

\*\*\*) L<sub>pA01</sub>– hladiny akustického tlaku A překročené v 1 %

\*\*\*\*) L<sub>pA99</sub>– hladiny akustického tlaku A překročené v 99 %



Průměrná ekvivalentní hladina akustického tlaku A z naměřených hodnot činí 56,4 dB.

Vzhledem k tomu, že hluk ve venkovním prostoru těchto panelových domů je dominantně způsoben hlukem z hlavní komunikace Jeremiášova, byla limitní hladina akustického tlaku A stanovena na **60 dB** v denní a **50 dB** v noční době. Limit je stanoven ze součtu nejvyšší přípustné hladiny akustického tlaku A pro hluk z dopravy ve venkovním prostoru staveb pro bydlení a území (denní 55 dB, noční 45 dB) a korekce (+ 5 dB) pro okolí hlavních komunikací, kde je hluk z dopravy ne těchto komunikacích převažující.

Naměřená hodnota v denní době uvedený limit nepřekračuje. Noční doba není řešena, neboť vyvolaná doprava nebude probíhat v noční době.

## D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Pozemky na něž bude umístěný projektovaný záměr byly až dosud využívány k výrobě betonových prefabrikátů na otevřených zpevněných plochách. Tato výroba byla plošným zdrojem znečištění ovzduší především emisemi polévatého prachu, plošným zdrojem hluku z výrobní technologie a liniovým zdrojem hluku a emisí znečištění ovzduší z dopravy – navážení surovin a odvážení výrobků.

Projektovaný záměr je změnou využívání těchto pozemků, kdy průmyslovou výrobu vystřídá oproti „prašné a hlučné“ výrobě relativně „neškodné“ skladování ovoce a zeleniny v uzavřených montovaných halách. I když díky této změně evidentně ubude hluku i emisí znečišťujících látek do ovzduší, bude se na zátěži okolí stavby stále podílet doprava navážení a distribuce zboží skladu. Rovněž zde budou působit stacionární zdroje – zařízení na vytápění a klimatizaci skladu. Při realizaci stavby nebude zasažena stávající zeleň, neboť stavební pozemky jsou téměř stoprocentně zpevněny. Liniová náletová zeleň se nachází pouze při oplocení pozemků, která zde samovolně vyrostla díky zanedbání údržby oplocení předchozími uživateli pozemků. Současný Investor může provést pouze výchovné řezy, nebo odstranění některých neestetických jedinců nebo jedinců poškozujících stávající oplocení. Beze změn zůstanou vliv na odvodnění území a horninové prostředí.

Zprovozněním stavby bude potenciálně významně ovlivněno pouze ovzduší a stávající akustická situace.

Působením těchto vlivů bylo důkladně analyzováno v odborných studiích [2] a [3], které jsou součástí této dokumentace. Hlavním podklad pro vyjádření hluku a znečištění ovzduší byla dopravní studie [1] zpracovaná na základě dopravních podkladů Ústavu dopravního inženýrství ÚDI prezentovaných Ateliérem dopravních informací Útvaru rozvoje hl.města Prahy.

### D.1. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI (Z HLEDISKA PRAVDĚPODOBNOTI, DOBY TRVÁNÍ, FREKVENCE A VRATNOSTI)

#### D.1.1. Vliv na kvalitu ovzduší

Posouzení vlivu záměru na znečištění ovzduší bylo provedeno řešeno v odborné studii [2], která je přílohou č.2 této dokumentace.

Posouzení je provedeno pro zásadní škodliviny z vytápění zemním plynem a z dopravy. Hodnocení je provedeno pro kritériální oxid dusičitý NO<sub>2</sub> (vzniká postupně z oxidů dusíku NO<sub>x</sub>), polévatý prach PM<sub>10</sub> a benzen.

## Referenční body

Referenční body byly zvoleny tak, aby vystihly místa s obytnou zástavbou s největším imisním příspěvkem. Jsou to body v blízkosti areálu (zde se uplatňuje vliv vytápění a pojezdu v areálu) a dále na zástavbě u ulice Jeremiášově jakožto v blízkosti přetížené komunikace. Příspěvky od vyvolané dopravy jsou nejvyšší v přízemní vrstvě od vytápění v ose vlečky. Proto byly body voleny na horních hranách budov, výsledné hodnoty jsou však uvedeny pro nejvyšší koncentrace na fasádě objektu dosažené (u dopravy jsou to body v přízemní vrstvě). Zvolené referenční body jsou vyznačeny v rozptylové studii [2], na obr. 1 a 2 a uvedeny v následující tabulce:

Tabulka 18. Přehled referenčních bodů výpočtu znečištění ovzduší

Bod č.	Název bodu	x [m]	y [m]	z [m]
1	RD U trati	-340	-840	325
2	RD Horšovská	810	-360	332
3	RD Na Výrech	1160	360	341
4	RD K Třebonicům	-720	1020	355
5	BD Hábova č. parc. 155/6	1350	1260	381
6	BD Vackova č. parc. 151/17	1520	1200	378

x ...vodorovná vzd. r bodu od počátku směrem V

y ...vodorovná vzd. r. bodu od počátku směrem S

z ...výška bodu nad terénem

Počátek systému byl položen do komínů kotelny

## Výpočet znečištění ovzduší

Z hlediska znečištění ovzduší z dopravy je rozhodující kritériální oxid dusičitý NO<sub>2</sub>, u kterého poměr mezi imisemi v ovzduší a imisními limity je nejvyšší číslo. Protože však vzniká až následnou přeměnou z oxidů dusíku (zejména NO) byly provedeny výpočty odvozením z koncentrací NO<sub>x</sub> s přihlédnutím k postupům uvedeným v metodickém pokynu uveřejněném ve věstníku MŽP ročník XIII, částka 4 z dubna 2003. Ty jsou již zařazeny do použité verze programu SYMOS 97, verze 2003. Vypočtené hodnoty koncentrací NO<sub>2</sub> jsou dále doplněny o imisní příspěvky benzenu. Jsou-li splněny imisní limity pro NO<sub>2</sub> (zejména roční průměr) budou s velkou rezervou splněny limity i pro ostatní znečišťující látky.

Byly vypočteny příspěvky jednotlivých zdrojů, tj. vytápění, pojezdu po parkovištích garáží a vyvolané dopravy na příjezdových komunikacích k celkovému znečištění. V následující tabulce jsou uvedeny max. krátkodobé (hodinové) imisní příspěvky NO<sub>2</sub>, polétavého prachu a benzenu v jednotlivých referenčních bodech.

Tabulka 19. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2005. Max. krátkodobé (hodinové) imisní příspěvky NO<sub>2</sub>, polétavého prachu a benzenu [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]

Bod č.	Název bodu	Kmax <sub>1h</sub> NO <sub>2</sub>	Kmax <sub>1h</sub> PM10	Kmax <sub>1h</sub> benzen
1	RD U trati	0,016	0,012	0,0010
2	RD Horšovská	0,016	0,012	0,0010
3	RD Na Výrech	0,015	0,011	0,0009
4	RD K Třebonicům	0,015	0,011	0,0009
5	BD Hábova č. parc. 155/6	0,012	0,009	0,0008
6	BD Vackova č. parc. 151/17	0,011	0,008	0,0007
<b>LIMIT</b>		<b>200</b>	<b>---</b>	<b>---</b>

V další tabulce jsou uvedeny průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> a imisní příspěvky k průměrné roční koncentraci NO<sub>2</sub>, PM10 a benzenu:

Tabulka 20. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2005. Průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> a imisní příspěvky k průměrné roční koncentraci NO<sub>2</sub>, PM10 a benzenu [μg/m<sup>3</sup>]

Bod č.	Název bodu	Kr NO <sub>2</sub>	Δ Kr NO <sub>2</sub>	Δ Kr PM10	Δ Kr benzen
1	RD U trati	31,18	0,0007	0,0002	0,00002
2	RD Horšovská	29,26	0,0016	0,0004	0,00004
3	RD Na Výrech	29,36	0,0015	0,0004	0,00004
4	RD K Třebonicům	29,16	0,0015	0,0004	0,00004
5	BD Hábova č. parc. 155/6	30,05	0,0012	0,0003	0,00003
6	BD Vackova č. parc. 151/17	29,80	0,0010	0,0003	0,00003
<b>LIMIT</b>		<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>5</b>

V následujících tabulkách jsou uvedeny stejné imisní charakteristiky pro rok 2010.

Tabulka 21. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2010. Max. krátkodobé (hodinové) imisní příspěvky NO<sub>2</sub>, polévatého prachu a benzenu [μg/m<sup>3</sup>].

Bod č.	Název bodu	Kmax <sub>1h</sub> NO <sub>2</sub>	Kmax <sub>1h</sub> PM10	Kmax <sub>1h</sub> benzen
1	RD U trati	0,016	0,012	0,0005
2	RD Horšovská	0,016	0,012	0,0005
3	RD Na Výrech	0,015	0,011	0,0004
4	RD K Třebonicům	0,015	0,011	0,0004
5	BD Hábova č. parc. 155/6	0,012	0,009	0,0004
6	BD Vackova č. parc. 151/17	0,011	0,008	0,0003
<b>LIMIT</b>		<b>200</b>	<b>---</b>	<b>---</b>

V další tabulce jsou uvedeny průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> a imisní příspěvky k průměrné roční koncentraci NO<sub>2</sub>, PM10 a benzenu:

Tabulka 22. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2010. Průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> a imisní příspěvky k průměrné roční koncentraci NO<sub>2</sub>, PM10 a benzenu [μg/m<sup>3</sup>].

Bod č.	Název bodu	Kr NO <sub>2</sub>	Δ Kr NO <sub>2</sub>	Δ Kr PM10	Δ Kr benzen
1	RD U trati	29,00	0,0002	0,0001	0,00001
2	RD Horšovská	29,22	0,0004	0,0002	0,00002
3	RD Na Výrech	29,31	0,0004	0,0002	0,00002
4	RD K Třebonicům	29,14	0,0004	0,0002	0,00002
5	BD Hábova č. parc. 155/6	30,04	0,0003	0,0002	0,00002
6	BD Vackova č. parc. 151/17	29,68	0,0002	0,0002	0,00002
<b>LIMIT</b>		<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>5</b>

## Metodiky výpočtu

Výpočet znečištění byl proveden metodikou SYMOS 97 v. 2003. Pro výpočet oxidu dusičitého a hodinových koncentrací jsou v tomto programu zahrnuty postupy uvedené v metodickém pokynu uveřejněném ve věstníku MŽP ročník XIII, částka 4 z dubna 2003.

Stanovení emisních faktorů bylo provedeno s využitím programu MEFA v. 02. Tento program umožňuje výpočet univerzálních emisních faktorů (mg/km – g/km) pro všechny základní kategorie vozidel různých emisních úrovní poháněných jak kapalnými, tak i alternativními plynými pohonnými hmotami. Program zohledňuje rovněž další zásadní vlivy na hodnotu emisních faktorů – rychlost jízdy, podélný sklon vozovky i stárnutí motorových vozidel. Program **MEFA v.02** umožňuje výpočet emisních faktorů pro široké spektrum znečišťujících látek.

Program **MEFA v. 02** byl vytvořen v rámci řešení projektu MŽP ČR VaV/740/3/00 autorským kolektivem pracovníků VŠCHT Praha, ATEM a DINPROJEKT. Použité výpočetní vztahy vycházejí z dostupných informací a reflektují současný stav znalostí o této problematice. Při konstrukci modelu byla zvolena cesta použití již získaných a ověřených emisních dat vozidel z řady testů v zemích EU. Jako výchozí podklad byla využita databáze *HBEFA* – „*Handbook Emission Factors for Road Transport*“, která představuje oficiální datový podklad pro výpočet emisí z dopravy ve Spolkové republice Německo a ve Švýcarsku. Získané údaje byly dále doplněny s využitím dalších zahraničních metodik (CORINAIR, COPERT) a zejména výsledků emisních testů charakteristických zástupců vozového parku ČR. Program sice nemůže postihnout emisní charakteristiky jednotlivých vozidel v plné šíři (jedná se zejména o nákladní vozidla, kde je produkce emisí do značné míry ovlivněna celkovou hmotností vozidla), poskytuje však typické průměrné hodnoty odpovídající vozovému parku v České republice a středoevropském regionu.

K jednotnému určení emisní vydatnosti dopravního proudu je však třeba též standardizovat složení dopravního proudu k jednotlivým časovým horizontům, lokalitám a účelům. To zatím učiněno není. Pro studii složení dopravního proudu osobních vozidel k výpočtovému roku 2005 bylo uvažováno 65 % vozidel splňující emisní limit EU2, 10 % splňující limit EU 4 a 25 % vozidel bez katalyzátoru. Při hodnocení pozadí se vycházelo z naměřených hodnot průměrných ročních koncentrací na měřicích stanicích AIMS v letech 1997 – 2004 a jejich interpretaci na posuzované místo v závislosti na jeho umístění, nadmořské výšce a blízké výrazné dopravě.

Veškeré vypočtené hodnoty koncentrací jsou výsledky modelového výpočtu a proto jsou odhadem hodnot skutečných.

### Shrnutí výsledků

- Navrhovaná výstavba skladového areálu – skladová hala fy. EFES s.r.o je do míst kde nejsou překračovány imisní limity krátkodobých i průměrných ročních koncentrací znečišťujících látek v hodnocení dle platných imisních limitů s velkou rezervou
- Provoz areálu k imisním koncentracím v okolí přispěje velmi malým dílem. To je způsobeno tím, že areál je od obytné zástavby dostatečně vzdálen, výkon vytápění je relativně malý. Nejvyšší imisní příspěvky tak způsobuje vyvolaná doprava – ta však při porovnání se zatížením běžných komunikací je zcela zanedbatelná.
- Nejvyšší imisní příspěvky NO<sub>2</sub>, jakožto kritické znečišťující látky, tak jsou u budov v těsné blízkosti komunikací přitížených vyvolanou dopravou. I zde jsou však imisní příspěvky vyvolané provozem areálu zanedbatelné, do 0,08 % přípustného limitu NO<sub>2</sub>.
- Celodenní příspěvek 56 jízd za 24 h a ve špičkové hodině 4 jízdy (2 osobní a 2 těžké nákladní) způsobuje tak malé imisní příspěvky, že jejich součet s pozadím či imisním příspěvkem stávající dopravy je velmi malý – stanovení stávajícího stavu má mnohem větší chybu než jsou celé vypočtené imisní příspěvky areálu.
- Imisní příspěvky posuzovaného areálu jsou natolik nízké, že k překročení imisních limitů nebude s velkou rezervou docházet ani v případě, že vyvolaná doprava bude řádově vyšší.

### Závěr

Předložená studie dokládá, že provoz skladového areálu – skladová hala fy. EFES v Praze Řeporyjích, ani v součtu s pozadím nezpůsobí překračování imisních limitů znečišťujících látek ve svém okolí. Jeho imisní příspěvky imisní situaci v okolí areálu i příjezdových komunikací prakticky neovlivní.

### D.1.2.Vliv hluku

Hluková situace stávajících a vyvolaných zdrojů hluku byla ověřena v samostatné odborné studii [3] viz. příloha č.3., která byla vytvořena na základě dopravní studie [1] viz. příloha č.1.

Akustická situace byla ověřena pro stacionární a plošné zdroje hluku instalované v území stavby a pro dopravní liniové zdroje hluku na účelové komunikaci CP1 vůči nejbližším akusticky chráněným objektům. Vyjádřena byla „úvodní“ varianta dopravního napojení – účelovou komunikací CP1 na ulici Jeremiášovu. Po uvedení do provozu Jinočanské spojky bude doprava přímo napojena Jinočanskou spojkou na Pražský okruh, mimo přímý kontakt a v dostatečné vzdálenosti od objektů určených k bydlení.

#### Maximálně přípustné hladiny hluku pro venkovní prostor

Hygienické požadavky na hladiny hluku ve vnitřním i ve venkovním prostředí jsou stanoveny - ve vazbě na zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů – NV č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Nejvyšší přípustné hladiny hluku ve venkovním prostoru pro bydlení a území byly navrženy podle následujících tabulek.

Tabulka 23. Nejvyšší přípustné hladiny akustického tlaku A ze stacionárních zdrojů - venkovní prostor

Prostor	Hodnota v dB po dobu (hh:mm)	
	06:00-22:00	22:00-06:00
Venkovní prostor staveb pro bydlení a území		
Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A pro hluk ze stacionárních zdrojů [ $L_{pAeq,T}$ ]	50	40

Poznámka: Pro hluk s výraznou tónovou složkou se k hodnotám přičítá korekce – 5 dB.

Tabulka 24. Nejvyšší přípustné hladiny akustického tlaku A pro hluk z dopravy - venkovní prostor

Prostor	Hodnota v dB po dobu (hh:mm)	
	06:00-22:00	22:00-06:00
Venkovní prostor staveb pro bydlení a území		
Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A pro převažující hluk z dopravy [ $L_{pAeq,T}$ ]	55	45

Poznámka: Podle NV 88/2004 Sb. přísluší okolí hlavních komunikací, kde je hluk z dopravy na těchto komunikacích převažující, další korekci + 5 dB.

#### Výsledky výpočtu hluku

K výpočtu šíření hluku ve venkovním prostoru byl použit model podle platné ČSN ISO 9613-2. Metodika výpočtu je podrobně uvedena v akustické studii.

#### Výpočet hluku z TZB

Hluk ze všech zařízení TZB umístěných ve skladu byl stanoven pro maximální provoz (ve smyslu NV 502/2000 Sb.) a pro danou geometrickou situaci a pro zadání dle kap. 1. akustické studie [3]. Oprávněně se nepředpokládají zdroje s výraznou tónovou složkou.

Výpočet hluku byl proveden ve 3 reprezentativních bodech označených V1 až V3. Popis lokalizace bodů je v následující tabulce a jejich půdorysná poloha je zřejmá ze situace viz. [3] Výsledky výpočtu hluku jsou ve 3. a 4. sloupci.

Tabulka 25. Výsledky výpočtů hluku z TZB

Bod výpočtu	Popis bodu výpočtu	L <sub>pAeq,v</sub> (dB) pro dobu (hh:mm)	
		denní 06:00-22:00	noční 22:00-06:00
V1	Bod na hranici zahrady s krajním RD Horšovská (bez č.p.), Řeporyje, výška 3 m nad terénem	31,3	31,3
V2	Bod na hranici zahrady s krajním RD Ve Výrech 34, Řeporyje, výška 3 m nad terénem	22,1	22,1
V3	Bod ve vzdálenosti 2 m od oken obytných místností ve 2. NP domu Hábova 2, jižní fasáda	18,5	18,5

#### Výpočet hluku z vyvolané dopravy

Tabulka 26. Výsledky výpočtů hluku z vyvolané dopravy v roce 2005

Bod výpočtu	Popis bodu výpočtu	L <sub>pAeq,v</sub> (dB) pro dobu (hh:mm)	
		denní 06:00-22:00	noční 22:00-06:00
V1	Bod na hranici zahrady s krajním RD Horšovská (bez č.p.), Řeporyje, výška 3 m nad terénem	31,1	-
V2	Bod na hranici zahrady s krajním RD Ve Výrech 34, Řeporyje, výška 3 m nad terénem	32,7	-
V3	Bod ve vzdálenosti 2 m od oken obytných místností ve 2. NP domu Hábova 2, jižní fasáda	37,7	-

#### Výpočet celkových hladin hluku ze stacionárních zdrojů se započtením dopravy po CP1 (doprava po neveřejné komunikaci)

Celkové ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ze stacionárních zdrojů vzniklé součtem hladin z TZB a hladin hluku z vyvolané dopravy po neveřejných komunikacích (CP1) jsou uvedeny v následující tabulce. Nejistota výpočtu celkové ekvivalentní hladiny akustického tlaku A vyjádřená směrodatnou odchylkou činí 2,0 dB.

Tabulka 27. Výsledky výpočtů celkového hluku ze stacionárních zdrojů (doprava po CP1+TZB) v roce 2005

Bod výpočtu	Popis bodu výpočtu	L <sub>pAeq,v</sub> (dB) pro dobu (hh:mm)	
		denní 06:00-22:00	noční 22:00-06:00
V1	Bod na hranici zahrady s krajním RD Horšovská (bez č.p.), Řeporyje, výška 3 m nad terénem	34,2	31,3
V2	Bod na hranici zahrady s krajním RD Ve Výrech 34, Řeporyje, výška 3 m nad terénem	33,1	22,1
V3	Bod ve vzdálenosti 2 m od oken obytných místností ve 2. NP domu Hábova 2, jižní fasáda	37,8	18,5

Výpočet celkové hladiny hluku – stávající hluk + vyvolaný hluk

Celkové ekvivalentní hladiny akustického tlaku A vzniklé součtem hladin celkového hluku ze stacionárních zdrojů a hladin hluku ze stávající dopravy (měření stávajícího hluku viz. kapitola C.2.2.) jsou v následující tabulce. Výpočet je proveden (stejně jako měření) pouze pro bod V3, který bude hlukem z provozu projektované haly nejvíce exponovaný. Nejistota výpočtu celkové ekvivalentní hladiny akustického tlaku A vyjádřená směrodatnou odchylkou činí 2,0 dB.

Tabulka 28. Výsledky výpočtů celkového hluku v roce 2005

Bod výpočtu	Popis bodu výpočtu	L <sub>pAeq,v</sub> (dB) pro dobu (hh:mm)	
		denní 06:00-22:00	noční 22:00-06:00
V3	Bod ve vzdálenosti 2 m od oken obytných místností ve 2. NP domu Hábova 2, jižní fasáda	56,5	*

*Poznámka: Hladina není určována, neboť v noční době nebude po CPI vedena doprava. Hluk z TZB je zanedbatelný.*

Vyhodnocení vlivu hluku

- Z výpočtů ekvivalentních hladin akustického tlaku A pro denní/noční dobu v definovaných reprezentativních bodech V1 až V3 vyplývá, že hluk z provozu skladu (TZB a vyvolaná doprava) při realizaci navržených technických a organizačních opatření viz. kapitola opatření proti hluku, nepřekročí hygienické limity pro venkovní hluk před nejbližšími chráněnými prostory, které jsou dány NV č. 502/2000 Sb. a NV č. 88/2004 Sb.
- Hluk z provozu skladů nezhorší ani stávající hlukovou situaci ve venkovním prostoru panelových domů ve Stodůlkách (především ulice Hábova a Vackova), neboť nárůst hladiny akustického tlaku A v bodě V3 bude 0,06 dB.
- Tato skutečnost platí i při změnách dopravy na veřejných komunikacích v roce 2010 před uzavřením a likvidací skladu.

## D.2. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI

Záměr skladu ovoce a zeleniny je umístěný do průmyslové zóny Pod Zbuzany, do území jenž do roku 2010 není určeno k bydlení, rekreaci či k takovému funkčnímu využití při němž by docházelo k pobytu nebo volnému pohybu osob – území ani nemá pro volný pohyb osob dostatečnou infrastrukturu, ani se v jeho okolí nenacházejí přírodní památky vhodné k návštěvě a rekreaci.

V okolí pozemků určených pro umístění projektovaného skladu jsou pouze výrobní areály a orná půda, pozemky určené pro zemědělskou výrobu, rozestavená Jinočanská spojka, železniční vlečka a Pražský okruh.

Charakterem činností se projektovaný sklad na zátěži životního prostředí může podílet především pouze vlivy spojenými s automobilovou dopravou – navážením a rozvážením skladovaného zboží, to je zatížením ovzduší a hlukem z vyvolané dopravy. I když je sklad umístěný v dostatečné vzdálenosti od nejbližších obytných objektů, bude k dopravnímu napojení zpočátku využita účelová komunikace CP1 – asfaltová cesta, která spojuje průmyslovou zónu Pod Zbuzany s ulicí Jeremiášovou a kterou používají na základě dopravního omezení pouze vozidla uživatelů stávajících průmyslových objektů, naproti napojení CP1 na Jeremiášovu se nachází sídliště Stodůlky. Dopravu vyvolané vlivy – hluk a emise, mohou potenciálně působit na nejbližší domy v blízkosti křižovatky Jeremiášova/CP1. Také kotelná na zemní plyn určená k vytápění a ohřevu TUV je středním stacionárním zdrojem znečišťování ovzduší jenž může svými emisemi potenciálně působit na nejbližší území a obytné domy ve Zbuzanech a Řeporyjích.

Referenční body pro vyjádření jednotlivých vlivů byly umístěny do míst předpokládaného průniku nejvyšší intenzity vyvolané zátěže s obytnými objekty a územím s možností pohybu a pobytu osob.

Pro ověření hluku byly referenční body umístěny při obytných domech naproti napojení CP1 na Jeremiášovu. Okrajové partie Řeporyj a Zbuzan nebudou akusticky zasaženy, útlum možné hluku ze skladu zde lze vyvodit již na základě vzdálenosti a vlastností šíření zvuku.

Pro ověření znečištění ovzduší z dopravy a ze stacionárních zdrojů byly referenční body umístěny do Zbuzan, Řeporyj a Stodůlek.

Plošný rozsah možného ovlivnění můžeme čekat pouze v nejbližším okolí respektive v okolí komunikace CP1 a jejího napojení na Jeremiášovu. Časově je působení vlivů na životní prostředí ohraničeno rokem 2010, kdy bude provoz skladu ukončen. Také pokud bude zprovozněna Jinočanská spojka, bude veškerá doprava areálu vedena po ní přímo na Pražský okruh čímž budou vyvolané vlivy na území Prahy minimalizovány.

Návrh stavby je prezentovaný pouze v jedné variantě, jestliže bychom však porovnávali možnosti umístění skladu v jiných, podle územního plánu ještě takto využitelných území, např. v Kunraticích nebo na Černém mostě, byly by bezesporu dopravní trasy skladovaného zboží na území hl. města Prahy mnohonásobně delší, jednosměrně cca o 30 až 40 km. Vozidla by se podstatně výrazněji zapojila do hlavního dopravního proudu města, kde by přispívala k dopravní zátěži, která je již nyní např. na Jižní spojnici a v okolí Barandovského mostu často komplikovaná, zejména z toho důvodu že se jedná o jediný fungující Pražský obchvat jímž je svedena převážná část meziměstské dopravy. Pro porovnání, do ovzduší by se ročně dostalo o cca 1 t více emisí CO a 0,5 t více emisí NOx, vycházíme-li z emisních faktorů pro motorová vozidla MEFA v.02, uvedených vzdáleností a horního odhadu intenzit plánované dopravy.



### **D.3. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHOJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE**

Navrhovaná stavba nevyvolá exaktně vyjádřitelné vlivy přesahující státní hranice.

### **D.4. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ.**

#### **Opatření k omezení hluku**

K omezení hluku z provozu areálu budou realizována tato opatření:

#### VZT

Zařízení VZT budou umístěna ve větraných prostorech, v dalších vnitřních prostorech a ve venkovním prostoru. K omezení hluku ze VZT budou realizována následující opatření:

- Hluk vyzařovaný ze zařízení VZT do venkovního prostředí nesmí překročit hodnoty uvedené v B.III.4.
- VZT jednotky a ventilátory musí být vzhledem ke konstrukcím objektů uloženy pružně.
- Mezi VZT soustrojí a potrubí budou vloženy širokopásmové tlumiče hluku a kompenzátory a to jak na straně výtlačku tak i sání; tlumiče budou umístěny co nejbližší jednotkám. U běžných jednotek doporučujeme tlumiče typu G.
- Závěsy VZT potrubí na stavební konstrukce a podpěry budou v prostorech umístění VZT jednotek a ventilátorů, stejně tak i v objektu, řešeny pružně.
- Analogicky budou pružně řešeny průchody VZT potrubí stavebními konstrukcemi.

#### Chlazení

Zařízení budou umístěna ve větraných prostorech a ve venkovním prostoru. K omezení hluku z chlazení budou realizována následující opatření:

- Hluk vyzařovaný ze zařízení chlazení do venkovního prostředí nesmí překročit hodnoty uvedené v B.III.4.
- Kotvení a uložení zařízení chlazení na stavební konstrukce bude pružné.
- Mezi chladicí zařízení a potrubí budou vloženy kompenzátory.
- Závěsy potrubí na stavební konstrukce a podpěry budou řešeny pružně.
- Všechny prostupy rozvodů stavebními konstrukcemi budou opatřeny prostupkami a potrubí budou v prostupkách pružně uložena.

#### Doprava a manipulace

K omezení hluku z dopravy a manipulace se zbožím jsou navržena následující opatření:

- Motory kamiónů budou okamžitě po dokončení operace vypnuty. V tomto smyslu budou proškoleni všichni dodavatelé/odběratelé.
- Při manipulaci se zbožím a paletami bude postupováno tak, aby nebyl generován nadměrný hluk. V tomto smyslu budou proškoleni všichni dodavatelé/odběratelé.

## D.5. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ.

Předložená dokumentace „Oznámení záměru“ byla vypracovaná na základě podkladových informací v úrovni „Dokumentace pro stavební povolení“ viz. podklady [4] a [5].

V úvahu byly vzaty i dostupné informace o stávajícím stavu životního prostředí.

Posouzení vlivů, které by se realizací záměru mohli negativně projevit – vliv na ovzduší a vliv hluku, bylo podrobně řešeno v samostatných odborných studiích (viz. přílohy č.2 a 3). Ostatní vlivy, které můžeme vyloučit již z principu, nebyly vyjádřeny exaktně, ale jsou uvedené v textu popisným způsobem.

Při zpracování „Oznámení“ nedošlo k objevení neurčitostí a nedostatků ve znalostech o stávajícím stavu ŽP a vlivů posuzované stavby na ŽP, které by mohly změnit závěry této dokumentace.

## E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)

Záměr byl předložen pouze v jedné variantě.

## F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Podkladové studie a výkresy jsou přiloženy na konci dokumentace.

### SEZNAM PŘÍLOH – KAPITOLA F

Příloha č.	Název přílohy	
1	Dopravně inženýrské podklady k EIA – červen 2005 [1]	
2	Studie znečištění ovzduší – červenec 2005 [2]	
3	Akustická studie – červenec 2005 [3]	
4	Doklady:	
-	Vyjádření stavebního úřadu o souladu stavby s územně plánovací dokumentací [6]	
-	Stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny o potenciálním vlivu záměru na územní soustavy NATURA 2000 ve smyslu § 45i zákona 114/1992 Sb. v platném znění [7]	
	<b>Technické výkresy, situace</b>	<b>Měřítko</b>
10	Situace širších vztahů	1 : 20 000
11	Koordinační situace	1 : 500
12	Situace – zakreslení do územního plánu	1 : 5 000
13	Zákres stavby do snímku katastrálního území, výpis z KN	1 : 1 000
14	Územní systém ekologické stability	-
15	Řezy	1 : 100

## G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU TÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

### Stavební záměr – důvody a charakter stavby

Předmětem investičního záměru je přestavba zařízení původně určeného k výrobě betonových prefabrikátů na dočasný sklad ovoce a zeleniny velkoobchodního charakteru. K tomu bude využita nosná konstrukce stávající haly a zpevněné plochy určené k původní výrobě betonových prefabrikátů. Zároveň dojde ke zmenšení podílu zpevněných ploch oproti stávajícímu stavu.

Zařízení bude sloužit k dočasnému uchování ovoce a zeleniny. Zboží bude přiváženo z různých evropských zemí na celní úřad v Praze Rudné a odtud do posuzovaného areálu, kde bude uskladněno. Ze skladu bude zboží distribuováno podle aktuální tržní potřeby do centrálních skladů obchodních řetězců umístěných opět v Praze Rudné a na Zličíně. K distribuci a zavážení zboží budou použity pouze kamiony (TNV), v areálu nebudou vedena obchodní jednání s klienty – dopravu osobními automobily budou tvořit pouze zaměstnanci.

Zboží bude uležené v přepravech na EURO paletách, obalené polyetylénovou fólií, ve skladovacích prostorech vybavených klimatizačními jednotkami, které budou udržovat konstantní teplotu okolního prostředí potřebnou pro skladování ovoce a zeleniny. S paletami se bude manipulovat pomocí vysokozdvíhových vozíků. Zboží se zde nebude přebalovat. Ve skladu bude probíhat pouze logistická redistribuce – přesměrování artiklu po celých paletách.

Sklad je určený pro pokrytí rychlé aktuální potřeby Investora vytvoření dalšího skladovacího prostoru. Sklad bude využíván dočasně, do roku 2010. Bude tvořen lehkými montovanými halami. Po ukončení provozu bude možné montované konstrukce přestěhovat na jiné místo.

### Stavební, technologické a provozní řešení

Stavba je členěna na dvě vzájemně propojené haly. Objekt A – budova rekonstruovaná ze stávající výrobní ocelové haly jejíž součástí bude vestavba administrativně-provozního zázemí do přední části, a objekt B - nově vystavěná lehká montovaná hala přilehající k objektu A v plné šířce ze severní strany, která bude umístěna ve stávající manipulační/výrobní ploše v současnosti opatřené kolejovým portálovým jeřábem.

V budově A budou: Administrativa, sociální zázemí, kotelná a prostor pro skladování ovoce a zeleniny. V budově B budou pouze prostory pro skladování ovoce a zeleniny.

Pro chlazení jednotlivých skladových prostor budou použity samostatné klimatizační jednotky.

Zboží se bude skladovat v přepravech na europaletách. Se zbožím se bude manipulovat klasickým způsobem pomocí vysokozdvíhových vozíků a hydraulických vyrovnávacích můstků umístěných při manipulačních stáních pro kamiony.

Sklad bude v provozu 7 dní v týdnu, ve dvou pracovních směnách. Doprava zboží bude probíhat pouze v denní době.

### Doprava

Stavba bude na síť veřejných komunikací napojena účelovou komunikací CP1, kterou používají i ostatní uživatelé průmyslové zóny Pod Zbuzany na ulici Jeremiášovu.

Po zprovoznění Jinočanské spojky bude doprava probíhat ul. K Třebonicům a Jinočanskou spojkou přímo na Pražský okruh. I když stavba Jinočanské spojky v tomto úseku již téměř z 99 % stojí, výhled dokončení Odbor městského investora MHMP v současnosti nezná.

Vyvolanou dopravu budou tvořit chladírenské kamiony (těžká nákladní vozidla) a osobní vozidla zaměstnanců – především managementu firmy, neboť zaměstnanci mohou využít nedalekou zastávku MHD „K Třebonicům“. Areál skladu nebudou navštěvovat klienti Investora. Doprava zboží bude organizovaná tak, aby jízdám nevytížených kamionů docházelo co nejméně, to umožňuje vlastní vozový park chladírenských kamionů firmy EFES s.r.o.

Rozložení intenzit vyvolané dopravy do sítě veřejných komunikací při variantě dopravního napojení CP1 bylo provedeno na základě podkladů ÚDI a URM HMP v autorizované dopravní studii [1] viz. [příloha č.1](#) pro stávající stav 2005 a výhledový stav 2005 (2006) a rok 2010. Dopravní intenzity tvoří podklad výpočtu znečištění ovzduší [2] a akustické zátěže [3].

Po území Prahy bude zboží převáženo mezi Celním úřadem v Rudné, navrženým skladem a centrálními sklady obchodních řetězců na Zličíně a v Rudné především po Pražském okruhu, Rozvadovské spoje a zpočátku po ulici Jeremiášově.

### **Energie a suroviny**

K výstavbě se budou používat klasické stavební suroviny, standardně dostupné na českém trhu.

Při provozu se bude používat el.energie pro obsluhu pracovního prostředí a zemní plyn pro vytápění.

Stavba bude napojena na veřejný vodovod pitné vody. Pitná voda nebude sloužit k technologickým účelům.

### **Odpadní voda**

Předpokládá se vznik netechnologických splaškových vod klasického složení ze sociálního zařízení odvedených do nově navržené bezodtoké jímky.

Dešťové vody budou odvedeny do stávající dešťové kanalizace. Oproti stávajícímu stavu přibudou na území stavby plochy zeleně s přirozeným vsakováním srážek na úkor zpevněných ploch.

### **Půda**

Nedojde k záboru ZPF ani LPF.

### **Ovzduší**

Posouzení ovzduší bylo zpracované v samostatné odborné studii [2] viz. [příloha č.2](#). Provoz stavby ovlivní ovzduší pouze minimálně, nedojde k překročení limitních hodnot.

### **Hluk**

Posouzení hlukové zátěže bylo zpracované v samostatné odborné studii [3] viz. [příloha č.3](#). Posouzení zahrnuje ověření akustické zátěže vyvolané provozem po obslužné příjezdové komunikaci CP1 a výjezd vozidel na ulici Jeremiášovu pro stávající (2005) a výhledový (2010) stav.

Posouzení prokázalo že provoz skladu nezpůsobí překročení hygienických akustických limitů, které jsou dány NV č. 502/2000 Sb. a NV č. 88/2004 Sb., stacionárními zdroji hluku ani zdroji hluku spojenými s vyvolanou dopravou.

## Odpady

Při stavbě budou vznikat klasické stavební odpady včetně zeminy odtěžené ze základových patek a stavebních sutin z odstraněných zpevněných ploch. Zeminy a sutiny budou z místa stavby odvezeny a odpovídajícím způsobem uloženy na jiném místě.

Během provozu budou vznikat klasické komunální odpady obvyklé pro provoz obdobných skladových areálů – zejména plastové a papírové obaly respektive biologický odpad, zbytky zboží poškozeného při dopravě. Odpady bude odvážet oprávněná svozová společnost.

## Zeleň

Sklad je projektovaný do stávajících zpevněných ploch. Stávající zeleň, která se na pozemku vyskytuje pouze jako náletová nekompaktní zeleň vzniklá v důsledku předchozího zanedbání údržby oplocení jinak téměř stoprocentně zpevněných pozemků, nebude dotčena.

Podle územního plánu nebyla pro pozemky stavby stanovena míra využití území.

Realizací stavby vzniknou plochy zeleně na rostlém terénu. Vzhledem k tomu že provoz stavby bude ukončen v roce 2010, nabízí se možnost využít uvedené plochy pro výsadbu trávniku, respektive nenáročných dřevin keřového patra.

## H. PŘÍLOHA

Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska souladu se schválenou územně plánovací dokumentací [6] viz. doklady v [příloze č.4](#).

**Zpracovatelský tým:**

➤ Zpracovatelé dílčích částí:

RNDr. Jan Koretz	- Zpracování dokumentace, koordinace
Ing. Petr Hosnedl	- Zpracování dokumentace, koordinace
Ing. Miloš Pulkrábek	- Ovzduší
Ing. Pavel Janeček, CSc.	- Hluk
Ing. Petr Šoukal	- Stavební řešení
Ing. Arch. Jan Ritter	- Architektonické řešení

➤ Odpovědný zpracovatel dokumentace:

**Ing. Petr Hosnedl**

adresa	- EnviCon G s.r.o., Rektorská 44, 108 00 Praha 10
tel:	- 274 778 782
autorizace ve smyslu § 19 z. 100/2001 Sb.	- Čj: 38156/6488/OIP/03

Datum zpracování:

**16.8. 2005**

.....

**podpis**