

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

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

Prosinec 2005

číslo paré:

EnviCon G



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

OBSAH

SEZNAM TABULEK:	5
ÚVOD	6
A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	8
Investor/Oznamovatel (sídlo/adresa):	8
IČ: 411 897 10	8
Oprávněný zástupce oznamovatele:	8
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	8
B.I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	8
B.I.1. Název záměru	8
B.I.2. Kapacita – rozsah záměru	8
Bilance ploch	8
Doplňující kapacitní údaje	8
B.I.3. Umístění záměru	9
Orientační lokalizace stavebního pozemku	9
Umístění ve vztahu ke katastru nemovitostí	9
Umístění vůči územnímu plánu	9
B.I.4. Charakter záměru a možnosti kumulace jeho vlivů s jinými připravovanými a stávajícími záměry	10
Charakter záměru	10
Možnosti kumulace vlivů s jinými připravovanými – stávajícími záměry	10
B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění	11
B.I.6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru	11
Stavebně technické řešení	11
Technologické řešení	14
Provozní řešení	14
B.I.7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	14
B.I.8. Výčet dotčených územně správních celků	14
B.I.9. Zařazení záměru do příslušné kategorie a bodů přílohy č.1 k tomuto zákonu	14
B.II. ÚDAJE O VSTUPECH	15
B.II.1. Zábor půdy	15
B.II.2. Odběr a spotřeba vody	15
Pitná voda	15
B.II.3. Surovinové a energetické zdroje	15
El.energie	15
Tepelná energie, spotřeba zemního plynu	15
B.II.4 Nároky na dopravní infrastrukturu a ochranná pásma	16
Dopravní napojení	16
Doprava v klidu	17
Doprava po veřejných komunikacích	17
Ochranná pásma	18
B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH	18
B.III.1. Ovzduší	18

a) Bodové zdroje znečištění ovzduší	18
b) plošné zdroje	19
Pojezd v areálu a parkování.....	19
c) hlavní liniové zdroje.....	19
B.III.2 Voda	20
Dešťová voda.....	20
Bilance odtoku dešťových vod.....	20
Splásková voda.....	21
B.III.3. Odpady.....	21
Odpady vzniklé při stavbě.....	21
Odpady z provozu.....	21
Odpady, které vzniknou při odstranění stavby	23
B.III.4. Hluk - výstupy.....	25
Zdroje hluku spojené s provozem navrhovaného záměru	25
Akustické charakteristiky zdrojů hluku.....	27
B.III.5. Zeleň.....	28
B.III.6. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií	28
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	29
C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ29	
Územní systém ekologické stability	29
Zvláště chráněná území	29
Území přírodních parků.....	30
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
Geologické poměry	30
Hydrogeologické poměry	30
Radonové riziko.....	31
Půdní poměry.....	31
Hydrologické poměry	31
C.2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ,	
KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBŇNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY	32
C.2.1. Ovzduší.....	32
C.2.2 Hluk	33
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ	
PROSTŘEDÍ.....	34
D.1. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI	
(Z HLEDISKA PRAVDĚPODOBŇNOSTI, DOBY TRVÁNÍ, FREKVENCE A VRATNOSTI)	34
D.1.1. Vliv na kvalitu ovzduší.....	34
Referenční body.....	35
Výpočet znečištění ovzduší	35
Metodiky výpočtu.....	36
Shrnutí výsledků.....	37
Závěr.....	37

D.1.2. Vliv hluku	38
Maximálně přípustné hladiny hluku pro venkovní prostor	38
Výsledky výpočtu hluku	38
D.2. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI.....	41
D.3. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍCH STÁTNÍ HRANICE	42
D.4. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ.	42
Opatření k omezení hluku	42
Opatření na ochranu vod	42
D.5. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ.....	43
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)..	43
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....	43
Souborné vypořádání připomínek z předchozího řízení.....	43
Přehled příloh – kapitola F	50
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	52
Stavební záměr – důvody a charakter stavby	52
Stavební, technologické a provozní řešení	52
Doprava	52
Energie a suroviny	53
Odpadní voda.....	53
Půda	53
Ovzduší.....	53
Hluk	54
Odpady	54
Zeleň.....	54
H. PŘÍLOHA	54

Příloha č.	SEZNAM PŘÍLOH – KAPITOLA F	
1	Dopravně inženýrské podklady k EIA – červen 2005 [1]	
1a	Kapacitní posouzení křižovatky Jeremiášova/účelová komunikace CP1 [1a]	
2	Studie znečištění ovzduší – červenec 2005 [2]	
3	Akustická studie – červenec 2005 [3]	
4	Doklady: <ul style="list-style-type: none"> - 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] - Odbor dopravy Městská část Praha 13, stanovisko k přípravné projektové dokumentaci z hlediska dopravy, č.j.: ÚMČ P13-EC52091/2004/Ko, 22.12.2004 [8] - Skanska CZ, souhlas k používání CP1 [9] - Potvrzení o uložení odpadů, Luboš Havránek – autodoprava, demoliční a zemní práce, 7.12.2005 [10] <p style="margin-left: 20px;">Vyjádření k předchozímu zjišťovacímu řízení:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Závěr ze zjišťovacího řízení ze dne 7.11.2005, č.j.: MHMP-192143/2005/OOP/VI/EIA/156-2/Nov [11] - Hygienická stanice hlavního města Prahy, pobočka Praha – Západ, č.j.: 5147/05/P5-HP, ze dne 7.10.2005 [12] - Magistrát hl.města Prahy, odbor ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, č.j.: MHMP-192143/2005/1/OOP/VI, ze dne 26.9.2005 [13] - Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha, č.j.:1/HI/13364/05/Ber, ze dne 5.10.2005 [14] - Městská část Praha – Řeporyje, č.j.: 1703/MZ/05, ze dne 11.10.2005 [15] - Zastupitelstvo - Městská část Praha 13, č.j.: 775/star/05, ze dne 21.10.2005 [16] - Hlavní město Praha, RNDr. Miloš Gregar, Radní hlavního města Prahy, č.j.: 775/star/05, ze dne 21.10.2005 [17] 	
5	Rozšíření nájezdu z ulice Jeremiášova v Praze 5, Pragoprojekt, Praha, prosinec 2005 [5.6]	
	Technické výkresy, situace	
	Měřítko	
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),,	15
Tabulka 2. Bilance spotřeby el.energie	15
Tabulka 3. Bilance potřeby tepla a spotřeby zemního plynu	16
Tabulka 4. Intenzity vyvolané dopravy	17
Tabulka 5. Výkony a emise z kotelen	18
Tabulka 6. Emisní parametry dopravního proudu vyvolané dopravy	19
Tabulka 7. Emisní faktory pro rok 2006	19
Tabulka 8. Emise z pojezdu vozidel v areálu a parkování	19
Tabulka 9. Bilance odtoku dešťových vod – porovnání stávajícího a výhledového stavu	21
Tabulka 10. Bilance odtoku splaškových vod	21
Tabulka 11. Přehled odpadů které mohou vzniknout při provozu skladového areálu	23
Tabulka 12. Přehled složení předpokládané produkce odpadů v období odstranění stavby	25
Tabulka 13. Seznam venkovních technických zdrojů hluku	27
Tabulka 14. Hlukové charakteristiky venkovních technických zdrojů hluku	28
Tabulka 15. Průměrné roční koncentrace znečišťujících látek – stávající stav	33
Tabulka 16. Výsledky měření hluku ze stávající dopravy	33
Tabulka 17. Přehled referenčních bodů výpočtu znečištění ovzduší	35
Tabulka 18. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2005. Max. krátkodobé (hodinové) imisní příspěvky NO ₂ , polétavého prachu a benzenu [μg/m ³]	35
Tabulka 19. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2005. Průměrné roční koncentrace NO ₂ a imisní příspěvky k průměrné roční koncentraci NO ₂ , PM10 a benzenu [μg/m ³]	36
Tabulka 20. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2010. Max. krátkodobé (hodinové) imisní příspěvky NO ₂ , polétavého prachu a benzenu [μg/m ³].	36
Tabulka 21. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2010. Průměrné roční koncentrace NO ₂ a imisní příspěvky k průměrné roční koncentraci NO ₂ , PM10 a benzenu [μg/m ³].	36
Tabulka 22. Nejvyšší přípustné hladiny akustického tlaku A ze stacionárních zdrojů - venkovní prostor	38
Tabulka 23. Nejvyšší přípustné hladiny akustického tlaku A pro hluk z dopravy - venkovní prostor	38
Tabulka 24. Výsledky výpočtů hluku z TZB	39
Tabulka 25. Výsledky výpočtů hluku z vyvolané dopravy v roce 2005	39
Tabulka 26. Výsledky výpočtů celkového hluku ze stacionárních zdrojů (doprava po CP1+TZB) v roce 2005	40
Tabulka 27. Výsledky výpočtů celkového hluku v roce 2005	40

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“ a dále nově o „Projekt rozšíření nájezdu účelové komunikace“ a „Kapacitní posouzení křižovatky CP1/Jeremiášova“.

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 dočasná ve smyslu § 139b stavebního zákona č.50/1976 Sb. v pozdějším znění, její 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.

Záměr byl ve smyslu § 6 zákona o posuzování vlivů na ŽP již předložen a podroben zjišťovacímu řízení viz. [11]. v příloze č. 4. Vzhledem k tomu, že Investor uznal za vhodné aktualizovat na základě změny podmínek v území a na základě dodaných připomínek předkládaný návrh, bylo zjišťovací řízení zastaveno. (Ukončením procesu posuzování vlivů na životní prostředí, Magistrát hl.města Prahy, Odbor ochrany prostředí, č.j.: MHMP-192143/2005/OOP/EIA/156-3/NOV ze dne 5.12.2005)

Nově předkládaný návrh je doplněn o:

- Kapacitní posouzení křižovatky CP1/Jeremiášova
- Projekt rozšíření nájezdu účelové komunikace
- Instalaci odlučovačů ropných látek pro zajištění kvality dešťových vod odtékajících ze zpevněných ploch komunikací
- Geologický a hydrogeologický popis lokality stavby
- Způsob odvedení splaškových vod byl změněn, místo žumpy bude použita stávající ČOV v areálu Skansky CZ a.s.
- V dokumentaci bylo dále výpočtem doloženo snížení množství odváděných dešťových vod do kanalizace oproti stávajícímu stavu

Přílohy jsou také doklady:

- Z původního zjišťovacího řízení
- Souhlas správného silničního úřadu OD, MČ Praha 13 s dopravním napojením
- Smlouva k odvedení splaškových vod
- a další.

V kapitole F - Doplnující údaje, je uvedeno souborné vypořádání připomínek doručených v předchozím zjišťovacím řízení. Vypořádání obsahuje objasnění a zdůvodnění jak bylo s připomínkami naloženo v aktuálně předkládaném návrhu.

Vzhledem k tomu, že některé stavební práce již byly provedeny, je zejména v kapitole B.I.6. „Stručný popis technologického a technického řešení“ použit čas **budoucí** (bude řešeno) pro označení stavebních prací které již byly provedeny a čas **přítomný** (je řešeno) pro označení návrhu řešení.

Seznam podkladů:

- [1] Dopravně inženýrské podklady – EIA, parkování, Skladová hala Řeporyje, European Transportation Consultancy s.r.o., Praha, červen 2005
- [1a] Kapacitní posouzení křižovatky Jeremiášova/účelová komunikace CP1, 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
- [5.5] Inženýrskogeologický průzkum
- [5.6] Rozšíření nájezdu z ulice Jeremiášova v Praze 5, Pragoprojekt, Praha, prosinec 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
- [8] Odbor dopravy Městská část Praha 13, stanovisko k přípravné projektové dokumentaci z hlediska dopravy, č.j.: ÚMČ P13-EC52091/2004/Ko, 22.12.2004
- [9] Stanovisko souhlasu s používáním účelové komunikace z ul.Jeremiášovy na pl. CP1, Skanska CZ a.s., č.j.: OSOM/2005/Ko, 14.2.2005
- [10] Potvrzení o uložení odpadů, Luboš Havránek – autodoprava, demoliční a zemní práce, 7.12.2005
- [11] „Závěr ze zjišťovacího řízení“ ze dne 7.11.2005, č.j.: MHMP-192143/2005/OOP/VI/EIA/156-2/Nov
- [12] Hygienická stanice hlavního města Prahy, pobočka Praha – Západ, č.j.: 5147/05/P5-HP, ze dne 7.10.2005
- [13] Magistrát hl.města Prahy, odbor ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, č.j.: MHMP-192143/2005/1/OOP/VI, ze dne 26.9.2005
- [14] Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha, č.j.:1/HI/13364/05/Ber, ze dne 5.10.2005
- [15] Městská část Praha – Řeporyje, č.j.: 1703/MZ/05, ze dne 11.10.2005
- [16] Zastupitelstvo - Městská část Praha 13, č.j.: 775/star/05, ze dne 21.10.2005
- [17] Hlavní město Praha, RNDr. Miloš Gregar, Radní hlavního města Prahy, č.j.: 775/star/05, ze dne 21.10.2005

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 m²
- Zastavěná plocha celkem: 6 653 m²
 - Zastavěná plocha stávající hala – objekt A: 1 618 m²
 - Zastavěná plocha stávající hala – objekt B: 5 035 m²
- Zpevněné plochy: 8 630 m²
 - Komunikace a asfaltové plochy: 6 735 m²
 - Nakládací prostor, sjezd a výjezd: 1 895 m²
- Plochy využitelné pro zeleň (rostlý terén): 5 117 m²
- Plochy podle způsobu využití:
 - Skladové prostory: 5 956 m²
 - Provozní zázemí skladu (kanceláře, sociální zařízení, šatny apod.): 736 m²

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 platného územního plánu, který je stanoven vyhláškou hl.m. Prahy „o závazné části územního plánu sídelního útvaru HLMP“ č. 32/1999, a který je časově ohraničen k roku 2010, leží stavební pozemky podle funkčního využití území v polyfunkční ploše VP/OC

- Do roku horizontu platnosti územního plánu je funkční využití území definováno plochou VP – území průmyslové výroby, to je: „**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**“.

Po ukončení období platnosti územního plánu (2010) je naznačeno, že by mělo dojít k transformaci funkčního využití území na plochu OC - území čistě obytné. Potvrzení transformace je však podmíněno schválením územního plánu pro další časový horizont.

Míra funkčního využití území zde není stanovena.

Investor s transformací funkčního využití území počítá a stavbu skladové haly navrhuje jako stavbu dočasnou (§ 139b stavebního zákona č.50/1976 ve znění pozdějších předpisů), to je s omezením doby jejího trvání do 31.12.2009.

Pokud bude ve schvalovacím procesu ve smyslu stavebního zákona potvrzena deklarovaná transformace změny funkčního využití území na území čistě obytné, budou pozemky investora dále využívány v souladu s nově schváleným územním plánem.

Navrhovaná stavba skladu ovoce a zeleniny je s platným územním plánem 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 určeného k výrobě betonových prefabrikátů na sklad ovoce a zeleniny velkoobchodního charakteru. 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 vysokozdvíhových 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 potřebu 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 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. O dopravních komplikacích na Jižní spojnici 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 je vestavba administrativně-provozního zázemí do přední části, a objekt B - nově vystavěná hala přilehající k objektu A v plné šířce ze severní strany, která je vystavěna v původní manipulační/výrobní ploše opatřené kolejovým portálovým jeřábem. Obě budovy zachovávají rozměry původně užívaného prostoru.

Objekt A:

Ocelová stávající hala, do níž jsou v její přední části vestavěny třípodlažní prostory provozního zázemí skladu - administrativa, plynová kotelna a sociální zázemí. Zbývající část je 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 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 má 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 je založen na původní rostlou zeminu v nezámrné hloubce. Základovou konstrukci tvoří betonové patky a pasy z betonu B 20 založené do předem připravených základových rýh ve vnitřním prostoru stávající haly. Patky jsou vyztuženy sítí při dolním i horním líci. Základová spára je navržena v závislosti na úrovni okolního terénu a podmínek zatížení. Dělicí protipožární stěna tl. 250 mm a soklové zdivo budou postaveny na stávajícím betonovém základu.

➤ Svislé a vodorovné nosné konstrukce, schodiště, příčky

Nosná konstrukce vestavby 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 zalitým betonem s vyztužením kari sítí.

Rozšíření provozu do nové haly je zastropeno konstrukcí POROTHERM MIAKO. Nosníky kladené v o.v. 625 mm a 500 mm. Tloušťka stropu po zmonolitnění s vložkami MIAKO 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 sádkokartonem, stupně potom opatřeny měkkou nášlapnou vrstvou zajišťující nešíření požáru. Zbytek viditelných konstrukcí (sloupky) budou natřeny protipožárním nátěrem.

Vnitřní dělicí příčky jsou převážně sádkokartonové - tloušťek 100 a 150 mm. Příčka oddělující administrativní část haly od provozu je z YTONG 250mm na lepidlo, stejně tak stěna rozšířené části zasahující do nové haly. Nadokenní a nadedveřní překlady v k-ci t1.250 mm keramické POROTHERM resp. ocelové z 2x1160.

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

Vybrané příčky a dělicí stěny odpovídají 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 je zachována původní s dodatečným zateplením. Původní zateplení střechy je čedičovou vatou mezi ocelovými vazničkami. Nad vazničkami je nová TI minerální vlnou tl. 100 mm. Tato je uložena přímo na stávající střešní krytinu a mechanicky kotvena k podkladu. Na dodatečnou tepelnou izolaci je položena a mechanicky zabezpečena foliová krytina. Na konci přesahu krytiny jsou mechanicky ukotveny střešní žlaby pro odvod dešťové vody. Detaily (hřeben, atika...) jsou opatřeny oplechováním.

Objekt B:

Je vystavěna jako ocelová typová montovaná hala HARD 4P15-5,7-III(IV) půdorysných rozměrů 84,5 x 60,38 m o výšce 7,1 m ve hřebeni, 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 je přisazena k podélné severní stěně stávající haly "A". Obě haly spolu jsou propojeny vratovými otvory velikosti 4x2,6 m. Podélné traktování obou hal v modulu 6 m na sebe navazuje. 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 je zpevněná asfaltová plocha pro příjezd, vykládání a nakládání nákladních automobilů.

➤ **Základové konstrukce**

Stavba je založena na betonových základech. Při betonáži základových patek a pasů bylo současně provedeno uložení zemních pásků FeZn 30x4 mm. Tento pásek je propojen s ocelovým armováním základových patek.

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

Obvodový plášť haly je 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 je zastřešena ocelovými typizovanými profilovanými vazníky se spodními táhly typu HARD na rozpětí 15 a 12 m v modulu 6 m. Střešní krytina je provedena z měkčeného PVC Besalan 1,5 mm. Skladba střešní konstrukce: Fólie z měkčeného PVC Besalan 1,5 mm, 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 jsou použity vratové systémy TRIDO s navíjením do výšky. Na fasádu objektu před každý vratový otvor bude osazen těsnící límec typu KDR-L.

Dále je 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 límcí. Pro přímý přístup do otevřeného prostoru nové haly budou sloužit dvoukřídlé dveře v severním průčelí.

Do západní části objektu B jsou 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 vysokozdvizných 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

- Uvedení stavby do užívání: Podle vydání dodatečného stavebního povolení, rok 2006
- Ukončení užívání stavby: Rok 2010

B.I.8. Výčet dotčených územně správních celků

Záměr je umístěn 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 komplexi včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3 000 m² 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 PUPFL pozemků určených k plnění funkcí lesa.

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 ³ /den

B.II.3. Surovinové a energetické zdroje

Stavba nevyžaduje speciální surovinové zdroje. 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 kotelny, každá osazená třemi závěsnými kotle 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 ³ /h
Celková roční spotřeba plynu	33 180 m ³ /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. Z účelové komunikace CP1 je vyloučen provoz veřejné dopravy.

Komunikace CP1 má charakter komunikace lokálního významu s živičným povrchem.

Možnosti dopravního napojení byly prověřeny autorizovaným dopravním specialistou v viz. [příloha č.1a](#) „Kapacitním posouzením křižovatky Jeremiášova/CP1“. Dopravní posouzení bylo provedené na základě podkladů ÚDI a aktuálního sčítání dopravy. Z posouzení vyplývají následující závěry:

- Vůči veřejné dopravě nebude docházet k negativnímu ovlivnění plynulosti a bezpečnosti provozu snížením kapacity křižovatky Jeremiášova/CP1.
- Investiční záměr bude generovat pouze 10 OA (20 pohybů) a 18 TNV (36 pohybů) za den, což je oproti intenzitě stávající dopravy na křižovatce Jeremiášova/CP1 zcela zanedbatelné. V rozhodující hodině odpolední dopravní špičky (16:00 – 17:00) se předpokládá vyvolané dopravní přetížení 2-mi osobními vozidly a 1 až 2-mi těžkými nákladními vozidly, v porovnání s celkovými dopravními pohyby křižovatky (1653) je přetížení naprosto nevýznamné.
- Uvedené přetížení nebude mít významný vliv na kapacitní rezervy na hlavní komunikaci Jeremiášova, ani na výjezdu ze sídliště Stodůlky. Rezerva kapacity se sníží pouze na Jeremiášově (od Butovic) - levé odbočení z 410 voz./hod na 409 voz./hod - pro rok 2005 a z 354 voz./hod na 353 voz./hod pro rok 2010 což je opět zanedbatelné.
- Stávající rezerva kapacity na výjezdu z neveřejné účelové komunikace je 62 voz./hod (2005) a 41 voz./hod ve výhledu (2010), provozem skladu se kapacita sníží na 61 voz./hod (2005) a 40 voz./hod (2010). Vzhledem na velmi malou intenzitu vozidel na tomto výjezdu (56 vozidel/hod) nebude docházet ke kongescím omezující plynulost a bezpečnost silničního provozu, ale pouze ke zdržení jednotlivého vozidla a to především při odbočení vlevo. Oproti stávajícímu stavu je změna nevýznamná.
- Významný snižující vliv na rezervu kapacity pro odbočení z účelové komunikace mají

„černé“ jízdy vozidel, která nemají oprávnění používat účelovou komunikaci. Vymístěním černých jízd, například odpovídající činností Městské policie, by se kapacita pro odbočení vozidel průmyslové zóny významným způsobem zlepšila.

Pro zkvalitnění odbočení z CP1 na Jeremiášovu, provede Investor rozšíření CP1 v krčku napojení, projekt napojení je doložen viz. [příloha č. 5](#).

Souhlas s používáním účelové komunikace od firmy Skanska CZ a od odboru dopravy Praha 13, doklady viz. [příloha č.4](#)

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 jízdniemi pruhy lemující západní okraj Stodůlek. Jinočanská spojka se realizuje také se dvěma jízdniemi 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 kotleny 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 případné jiné kotle je zpracována pro hodnoty emisí NOx na úrovni 50 % emisního limitu, t.j. 100 mg/m³ suchých spalin. Při použití kotlů RENDAMAX budou imisní příspěvky menší.

Kotelna	
Výkon:	235,2 kW
Hodinová spotřeba max	27,8 m ³ /hod
Celková roční spotřeba:	33180 m ³ /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 kotlen

Zdroj	Inst. výkon [KW]	Spotřeba paliva [m ³ /h]	Spotřeba paliva [m ³ /rok]	Emise NOx [g/s]	Emise NOx [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 stánkami 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 objednatelem 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_x, 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	Dísel	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 _x	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 _x [g/s]	Emise NO _x [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 imisního 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 dešťové kanalizace, která odvádí dešťové vody i z okolních pozemků průmyslové zóny a je zaústěná do Jinočanského a dále do Dalejského potoka. Stavební pozemky se nacházejí v povodí drobného toku o čísle hydrologického pořadí 1-12-01-009, v hlavním povodí Vltavy.

Další rozvody dešťové kanalizace po areálu budou vesměs nové.

Kanalizace bude rozdělena na „čisté odpadní dešťové vody“ ze střech u nichž nehrozí riziko potenciální kontaminace, s přímým zaústěním do stávající přípojky dešťové kanalizace, a na dešťové vody odtékající z povrchu komunikací, potenciálně znečištěné havarijním únikem pohonných hmot nebo důsledkem nesprávné manipulace s nimi. Větev potenciálně kontaminovaných vod bude před zaústěním do stávající dešťové kanalizace opatřena odlučovači ropných látek.

Trvale se opakující provozní úniky kapalin, maziv a pohonných hmot z dopravy ani technologie se v zájmovém území nepředpokládají. Investor k dopravě bude využívat vlastní vozový park chladírenských kamionů, dobře udržovaný externími servisními firmami umístěnými mimo pozemky stavby. Technologické vybavení skladu zeleniny neklade zvýšené nároky na ochranu vod, technologické odpadní vody zde nebudou vznikat.

Podle ústního předjednání investičního záměru se správcem recipientu – MHMP, odbor ochrany prostředí, odd. městských organizací, by bylo možné namísto odlučovačů ropných látek použít i jímku s nornou stěnou, která by havarijní únik spolehlivě zachytila.

Dešťové vody odtékající z areálu budou splňovat limit 2 mg/l NEL podle platného kanalizačního řádu HLMP. Dodržení kvality povrchové vody v recipientu podle NV. 61/2003 Sb. ve vazbě na odpadní dešťové vody ze zájmového území bude garantovat záchytné zařízení.

Celá plocha stavebních pozemků je kompletně zpevněná. Projektová dokumentace uvažuje část zpevněných ploch odstranit a na vzniklé ploše vysadit trávnik na rostlém terénu nebo drobné keře viz. koordinační situace v příloze č.11. Na této ploše se bude dešťová voda do horninového prostředí infiltrovat přirozenou cestou. Množství odváděných dešťových vod bude po zprovoznění stavby oproti současnosti menší právě o vody jímané na ploše nově projektované zeleně. Pro založení zeleně bude použit substrát, který bude splňovat limitní ukazatele pro uložení materiálu na povrchu terénu ve smyslu v.383/2001 Sb. v pozdějším znění, a bude mít příznivé zrnitostní složení – dobré infiltrační vlastnostmi, takové aby se srážky dopadající na ozeleněné plochy bez problému zasákly a nedocházelo ke stékání dešťových vod na komunikace a následně do kanalizace.

Bilance odtoku dešťových vod

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 – porovnání stávajícího a výhledového stavu

Charakter plochy	Koeficient odtoku	Plocha (ha)	Intenzita kritického deště (l/s.ha)	Odtok (l/s)
Stávající stav				
Střechy	1	0,6653	130	86,5
Zpevněné plochy	0,75	1,8782	130	183,12
Celkem				296,6
Výhledový stav				
Střechy	1	0,6653	130	86,5
Zpevněné plochy	0,75	0,6863	130	66,9
Zatrávněné plochy		přirozené vsakování		0
Celkem				153,4

Z uvedené bilance vyplývá že realizací stavby dojde ke snížení odtoku dešťových vod o 143,2 l/s při dešti o intenzitě pro niž byl výpočet sestaven.

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 dostatečně kapacitní ČOV v areálu firmy Skanska CZ a.s. – smlouva o odběru splaškových vod viz. [příloha č.4](#). Vzhledem k výškovému rozdílu mezi oběma pozemky budou splaškové vody do ČOV čerpány odpovídajícím zařízením.

Tabulka 10. Bilance odtoku splaškových vod

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

B.III.3. Odpady

Odpady jsou členěny na předpokládanou produkci v době výstavby a produkci v době provozu.

Odpady vzniklé při stavbě

Během samotné stavby při konkrétních stavebních činnostech vznikly v malém množství stavební odpady klasického složení - zbytky surovin a pomocného materiálu, a dále skrývka zeminy z výkopu základových patek a betonových sutin celkem o objemu 2370 m³ (zemina = 1562 m³ a sutiny 808 m³) Doklad o uložení viz. [příloha č.4](#). Zemina ani sutě nebyly na stavebních pozemcích použity k terénním úpravám.

Výskyt starých ekologických zátěží nebyl na pozemcích Investora objeven a vzhledem k historii užívání pozemků se nepředpokládá a není evidován.

Odpad vzniklý při provedených stavebních úpravách byl předán k dalšímu způsobu nakládání jiné oprávněné osobě.

Odpady z provozu

Druhy odpadů (podle Katalogu odpadů, v. 381/2001 Sb.), včetně předpokládaného způsobu nakládání s nimi uvádí tabulka 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.

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 odvážen 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 odvážen specializovaná oprávněná společnost na základě smluvního vztahu, k odpovídajícímu způsobu likvidace, např. v kompostovacím zařízení.

Tabulka 11. 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 rozdrčeny 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 12. 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** – výdychy 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 m³/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 m³/h. Zdrojem otopné vody bude plynová kotelná umístěná v objektu A.
- Objekt B - místnost č. 1.01 - 1.04. V každé z místností bude umístěna integrovaná směšovací komora¹ 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:
 - sružené 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

¹ Dodavatelem chladicího zařízení bude společnost Agroel s.r.o.

- 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 spalínový 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 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 zbytným 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 13. 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 14. 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 hořlavin, 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.

Pro případ úniku pohonných hmot nebo jiných provozních kapalin běžně používaných v motorových vozidlech budou na dešťové kanalizaci odvádějící vody ze zpevněných komunikací instalována záchytná zařízení.

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 přímo mezi stávajícími průmyslovými areály, v polích mezi obcemi Řeporyje a Třebonice, zcela mimo kontakt se stávajícím obytným územím. 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.

Geologické poměry

Při přípravě projektové dokumentace byly vlastnosti horninového prostředí zájmového území prověřeny inženýrskogeologickým průzkumem [5.5].

Zájmová lokalita se nachází na území Barrandienského paleozoika, konkrétně leží v jeho jihovýchodním křídle. K charakteristickým zástupcům hornin, které se podílejí na geologické stavbě, patří zejména břidlice a prachovce. Mocnost souvrství těchto sedimentů, které se většinou rytmicky střídají, dosahuje prvních stovek metrů.

Šedé jílovité břidlice jako nejčastější zástupce hornin v dané lokalitě jsou v těchto poměrech silně zvětrány převážně do hloubky několika metrů. Břidlice bývají poměrně intenzívně rozpuštěny, na odlučných plochách je možno pozorovat železité - limonitické případně manganité povlaky.

Kvartérní sedimenty jsou na zájmové lokalitě zastoupeny zejména svahovými hlínami o nižších až středních vysokých mocnostech - většinou do 5-ti metrů. Mocnost závisí zejména na morfologické pozici v terénu. Nejčastěji se vyskytují svahoviny jílovitého (případně hlinitého) charakteru se střední plasticitou, se vzrůstající hloubkou zpravidla narůstá i počet úlomků podložních sedimentů s plynulým přechodem do zvětralé břidlice. Jako další zástupce je možno uvést spraše, případně sprašové hlíny eolického původu, jejichž rozšíření je plošně rovněž velmi omezené, vyskytují se ponejvíce v izolovaných ostrůvcích.

Hydrogeologické poměry

Z hydrogeologického hlediska leží zájmové území v rajónu 625 - krystalinikum, proterozoikum a paleozoikum v povodí Vltavy.

Můžeme zde rozlišit dva základní typy hydrogeologických kolektorů - puklinový v sedimentech proterozoika a průlinový v kvartérních sedimentech.

Kolektor puklinový

Horniny paleozoika, které budují geologické podloží zájmové oblasti, se vyznačují jen málo intenzivním oběhem podzemní vody. Přírodní doplňování zásob podzemní vody je přímo závislé na atmosférických srážkách. V závislosti na litologickém charakteru hornin se podzemní voda vyskytuje pouze jako voda puklinová. Oběh podzemní vody je vázán převážně na pásmo povrchového rozvolnění puklin, případně na hlubší průběžné pukliny tektonického původu. Množství puklinové vody je závislé na stupni rozpukání a navětrání hornin a na délce, rozevřenosti, výplni a hloubkovém dosahu puklin. Z tohoto důvodu se jako nadějnější horniny pro jímání podzemní vody dají vyčlenit zejména rigidnější typy hornin, kdy puklinové systémy bývají více otevřené. Pramenní činnost se vyskytuje v místech hranic jednotlivých souvrství rozdílných vlastností, všeobecně je velmi řídká. Uplatňuje se převážně plynulé odvodňování prostřednictvím deluviálních sedimentů.

Kolektor průlinový

V pokryvných útvarech se vytvářejí v příznivých podmínkách pouze dočasné zvodně. Ve svažitéjším terénu voda stéká po skalním podkladu, přičemž jen místy vyvěrá na povrch ve formě (nejčastěji) periodických pramenů. Podmínky pro vytvoření zvodně v případě kvartérních svahových sedimentů nižší mocnosti a současně (a to zejména) i propustnosti jsou málo vhodné a zvodnění je ve velké většině pouze nevýznamné. U menší vodní toků se jedná spíše o kombinaci deluviálně-fluviálních sedimentů - splachů. S ohledem na zrnitostní složení těchto sedimentů (těžší) jsou rovněž pro využití většího množství podzemní vody nevhodné.

Hladina podzemní vody nebyla průzkumnými pracemi zastižena.

Radonové riziko

Podle mapování indexu radonového rizika v rámci Radonového programu České republiky prováděném v roce 1990 Státním úřadem pro jadernou bezpečnost je v zájmovém území přechodně nízká kategorie indexu radonového rizika geologického podloží.

Kategorie radonového indexu geologického podloží vyjadřuje statisticky převažující kategorii v dané geologické jednotce.

Půdní poměry

V zájmovém území nejsou dotčeny zájmy chráněné zákonem o ochraně zemědělského půdního fondu 334/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů ani není součástí pozemků určených k plnění funkcí lesa viz. z.289/1995 Sb.

Hydrologické poměry

Podle základní vodohospodářské mapy M 1 : 50 000, list 12-41 Beroun, se území nachází v povodí drobného toku o čísle hydrologického pořadí 1-12-01-009, v hlavním povodí Vltavy.

Stavební pozemek neleží v CHOPAV ani v PHO vodních zdrojů ve smyslu zákona 254/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

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 a znečištění ovzduší, neboť v době zpracování „Oznámení“ již byla průmyslové výroba na stavebních pozemcích zastavena a nebylo možné jí odpovídajícím způsobem kvantifikovat. Zastavena byla z důvodů změny vlastníka pozemků.

Pokud by sklad ovoce a zeleniny nebyl povolen, je podle současných stavebních dokladů území možné dále využívat k výrobě betonových prefabrikátů, k činnosti která je výrazným plošným zdrojem polétavého prachu a hluku. Rovněž dopravní nároky na přísun surovin a odvážení betonových výrobků a s nimi spojené akustické a emisní výstupy by byly podstatně intenzivnější, než tomu bude při provozu projektovaného skladu.

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 15. Průměrné roční koncentrace znečišťujících látek – stávající stav

Škodlivina	Kr [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Limit [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
NO _x	45	80 *)
NO ₂	29	40 **)
SO ₂	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 „D“ 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 16. Výsledky měření hluku ze stávající dopravy

Měřicí bod	Měřicí interval od – do (hh:mm)		Hladina akustického tlaku A (dB)		
			L _{pAeq} *	L _{pA01} **	L _{pA99} ***
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_{pAeq} - Ekvivalentní hladina akustického tlaku

***) L_{pA01} – hladiny akustického tlaku A překročené v 1 %

****) L_{pA99} – 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 NO₂ (vzniká postupně z oxidů dusíku NOx), polévatý prach PM10 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 17. 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 kriteriální oxid dusičitý NO₂, 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_x 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 NO₂ jsou dále doplněny o imisní příspěvky benzenu. Jsou-li splněny imisní limity pro NO₂ (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 NO₂, polévatého prachu a benzenu v jednotlivých referenčních bodech.

Tabulka 18. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2005. Max. krátkodobé (hodinové) imisní příspěvky NO₂, polévatého prachu a benzenu [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

Bod č.	Název bodu	Kmax _{1h} NO ₂	Kmax _{1h} PM10	Kmax _{1h} 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
LIMIT		200	---	---

V další tabulce jsou uvedeny průměrné roční koncentrace NO₂ a imisní příspěvky k průměrné roční koncentraci NO₂, PM10 a benzenu:

Tabulka 19. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2005. Průměrné roční koncentrace NO₂ a imisní příspěvky k průměrné roční koncentraci NO₂, PM10 a benzenu [μg/m³]

Bod č.	Název bodu	Kr NO ₂	Δ Kr NO ₂	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
LIMIT		40	40	40	5

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

Tabulka 20. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2010. Max. krátkodobé (hodinové) imisní příspěvky NO₂, polévatého prachu a benzenu [μg/m³].

Bod č.	Název bodu	Kmax _{1h} NO ₂	Kmax _{1h} PM10	Kmax _{1h} 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
LIMIT		200	---	---

V další tabulce jsou uvedeny průměrné roční koncentrace NO₂ a imisní příspěvky k průměrné roční koncentraci NO₂, PM10 a benzenu:

Tabulka 21. Výpočet znečištění ovzduší pro rok 2010. Průměrné roční koncentrace NO₂ a imisní příspěvky k průměrné roční koncentraci NO₂, PM10 a benzenu [μg/m³].

Bod č.	Název bodu	Kr NO ₂	Δ Kr NO ₂	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
LIMIT		40	40	40	5

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 plynnými 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 NO₂, 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 NO₂.
- 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 22. 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 23. 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 24. Výsledky výpočtů hluku z TZB

Bod výpočtu	Popis bodu výpočtu	L _{pAeq,v} (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 25. Výsledky výpočtů hluku z vyvolané dopravy v roce 2005

Bod výpočtu	Popis bodu výpočtu	L _{pAeq,v} (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 26. Výsledky výpočtů celkového hluku ze stacionárních zdrojů (doprava po CP1+TZB) v roce 2005

Bod výpočtu	Popis bodu výpočtu	L _{pAeq,v} (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 27. Výsledky výpočtů celkového hluku v roce 2005

Bod výpočtu	Popis bodu výpočtu	L _{pAeq,v} (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, rozestavěná 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. Dopravou vyvolané vlivy – hluk a emise, mohou potenciálně působit na nejbližší domy v blízkosti křižovatky Jeremiášova/CP1. Také kotelna 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 možného 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 výtlaku 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.

Opatření na ochranu vod

- Dešťové vody odváděné z ploch komunikací budou před napojením na stávající přípojku dešťové kanalizace předčištěny v odlučovači ropných látek. Garantované bude výstupní znečištění v ukazateli NEL 2 mg/l.

- Pro terénní úpravy plochy projektované zeleně bude použit materiál s příznivým zrnitostním složením – dobře propustný, aby byly zaručeny příznivé infiltrační schopnosti.
- Materiál pro terénní úpravy bude splňovat limitní ukazatele pro uložení materiálu na povrchu terénu ve smyslu v.383/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

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

Souborné vypořádání připomínek z předchozího řízení

V této kapitole uvádíme souborné vypořádání připomínek vzešlých od dotčených orgánů státní správy a ostatních zúčastněných stran při předchozím zjišťovacím řízení, které bylo Příslušným úřadem ukončeno, aniž by bylo Oznamovateli umožněno připomínané předměty obhájit viz. „Závěr ze zjišťovacího řízení“ ze dne 7.11.2005, č.j.: MHMP-192143/2005/OOP/VI/EIA/156-2/Nov.

Nyní předkládaný investiční záměr vzal plně připomínky na vědomí a v plném rozsahu je respektuje.

V předchozím zjišťovacím řízení se vyjádřily:

- Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl.města Prahy
- Hygienická stanice hl.města Prahy
- Česká inspekce životního prostředí
- MČ Praha – Řeporyje
- MČ Praha 13
- hlavní město Praha – zastupitel RNDr. Miloš Gregar

Magistrát hl.města Prahy, odbor ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, č.j.: MHMP-192143/2005/1/OOP/VI, ze dne 26.9.2005

1	Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:
---	--

	- bez připomínek - ----
2	Z hlediska lesů a lesního hospodářství: - bez připomínek - ----
3	Z hlediska nakládání s odpady: - bez připomínek- ----
4	Z hlediska ochrany ovzduší: Provoz navrhovaného záměru je z hlediska ochrany ovzduší přijatelný, není zapotřebí podrobnější vyhodnocení v dalších stupních procesu ve smyslu zákona 100/2001 Sb., v platném znění. ----
5	Z hlediska ochrany přírody a krajiny: - bez připomínek- ----
6	Z hlediska myslivosti: - bez připomínek - ----
7	Z hlediska ochrany vod: - bez připomínek - ----

**Hygienická stanice hlavního města Prahy, pobočka Praha – Západ, č.j.: 5147/05/P5-HP,
ze dne 7.10.2005**

1	S předloženou dokumentací souhlasí za předpokladu splnění podmínek v souladu se závěry zpracovatele předložené dokumentace, a že hluk ze zdrojů během provozu stavby nepřekročí v chráněném prostoru staveb hygienické limity hluku ve smyslu § 12 odst.5, NV č.502/200 Sb., v platném znění.
---	---

Bude splněno, viz. akustická studie v příloze. 3. a opatření ke snížení hluku v kapitole D.4.

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha, č.j.:1/HI/13364/05/Ber,
ze dne 5.10.2005

1	<p>Oddělení ochrany ovzduší, z hlediska zákona 86/2002 Sb.</p> <p>- bez připomínek -, V případě realizace navrhované akce budou požadovat řešení v souladu s platnými předpisy o ochranně ovzduší.</p>
----------	--

2	<p>Oddělení ochrany vod:</p> <ul style="list-style-type: none"> - V dokumentaci není uvedeno zda realizací skladové haly a zpevněných ploch dojde ke zvýšenému odtoku srážkových vod oproti stávajícímu stavu - a to v souvislosti s kapacitou recipientu prostřednictvím stávající dešťové k. v ulici Jeremiášova. - Dokument rovněž neobsahuje předpokládanou kvalitu sr.vod v ukazateli NEL (ropné látky)
----------	---

- Realizací stavby budou částečně odstraněny zpevněné plochy (viz. str.8 původní dokumentace, a koordinační situace viz. příloha č.11), dojde ke snížení podílu zpevněných ploch jenž v současnosti pokrývají téměř 100 % stávajících pozemků. Na místech odstraněných zpevnění je projektovaná zeleň na rostlém terénu s přirozeným zasakováním dešťových vod. V aktualizovaném Oznámení je navíc upřesněna bilance odtoku dešťových vod výhledového stavu se stávajícím stavem, která dokladuje snížení odtoku při přívalovém dešti o 143,2 l/s.

- Uvedeno v aktualizované verzi, dešťová kanalizace je napojena na stávající přípojku při účelové komunikaci, stávající dešťová kanalizace odvádí i dešťové vody z ostatních pozemků v průmyslové zóně Pod Zbuzany, recipientem je Jinočanský a Dalejský potok. Protože bude odtok srážkových vod po realizaci menší než nyní, předpokládáme, že kanalizace a recipient budou nadále dostatečně kapacitní.(viz. kap. B.III.2). Uvedené předpoklady byly potvrzeny i při ústním projednání napojení se správcem toku oddělení městských organizací odboru ochrany prostředí MHMP.

- Oproti předchozí dokumentaci byly doplněny odlučovače ropných látek pro sr. vody z komunikací u nichž je potenciální možnost úniku ropných látek z provozu motorových vozidel. Sklad ovoce a zeleniny bude využívat vlastní vozový park chladírenských kamionů udržovaných v profesionálních dílnách mimo zájmové území. Vozidla budou splňovat technické požadavky na provoz po veřejných komunikacích – pravidelné servisní prohlídky, které investor provádí i v souvislosti s normou ISO 9000 a se zajištěním optimálního provozu vozového parku, který je jeho důležitým podnikatelským prostředkem, a také povinné prohlídky STK, by měli případné poruchy vedoucí k úkapům dostatečně eliminovat. Na lokalitě se nebude manipulovat s látkami nebezpečnými vodám. Správce toku – podle ústního projednání – nabízí jako dostatečné alternativní řešení retenční jímku s normou stěnou, která by dostatečně zachytila případné havarijní úniky k nimž by mohlo dojít např. při nečekané dopravní nehodě uvnitř areálu.

Navržené odlučovače ropných látek budou zajišťovat maximální koncentraci NEL ve výstupní dešťové vodě 2 mg/l.

3	Oddělení odpadového hospodářství: - bez připomínek-
----------	--

4	Oddělení ochrany lesa: - bez připomínek-
----------	---

Městská část Praha – Řeporyje, č.j.: 1703/MZ/05, ze dne 11.10.2005

1	Nebyly obdrženy žádné připomínky ze strany občanů a organizací.
----------	---

2	MČ Praha Řeporyje požaduje aby dopravní trasa byla vedena po dohodě s firmou Skanska CZ a.s. účelovou komunikací a jinočanskou spojkou a nově vybudovanou ulicí jinočanská, nikoliv přes obec Řeporyje.
----------	---

Je splněno. Viz. B.II.4 – dopravní napojení.

Zastupitelstvo - Městská část Praha 13, č.j.: 775/star/05, ze dne 21.10.2005

1	Nesouhlasí z důvodů nedostatečného dopravního řešení na křižovatce Jeremiášova/účelová komunikace CP1.
----------	--

Bylo provedeno sčítání aktuálních dopravních intenzit na všech ramenech zmíněné křižovatky – tedy i na komunikaci CP1, autorizovanou dopravně-inženýrskou společností, která dále vycházela z podkladů ÚDI a podkladů o intenzitě provozu vozidel Skansky CZ a.s. získaných přímo od firmy Skanska CZ a.s. Vyjádření intenzit sloužilo nejen jako podklad pro výpočet akustického a imisního přetížení, ale i pro kapacitní posouzení křižovatky jehož cílem bylo prověřit zda vyvolaná doprava nebude snižovat plynulost a bezpečnost provozu vozidel na veřejných komunikacích. Z výsledků vyplývá, že vyvolaný provoz (cca 2 pohyby OA a 2 pohyby TNA) – zejména v maximální špičkové hodině je oproti celkovým křižovatkovým pohybům (1653) Jeremiášova/CP1 zanedbatelný a že navrhovaný provoz skladu ovoce a zeleniny nezpůsobuje ve vztahu k veřejné dopravě významné snížení rezervy kapacit. Viz. kapitola B.II.4

Dále bude investor pro zkvalitnění nájezdu CP1 na Jeremiášovu na základě dalších jednání s odborem dopravy MČ P13 realizovat jeho rozšíření. Projekt „Rozšíření nájezdu z ul. Jeremiášova v Praze 5“ je doložen viz. příloha č.5 .

*Souhlasné stanovisko příslušného silničního správního úřadu ve smyslu zákona 13/1997 Sb., v pozdějším znění, Odboru dopravy, Úřadu městské části **Prahy 13** s dopravním napojením vydané na základě dokumentace pro stavební povolení je doloženo v příloze č.4 – doklady.*

Kapacitní posouzení nebylo k původnímu Oznámení doloženo, protože již byl vydán uvedený souhlas silničního správního úřadu, a intenzity vyvolané dopravy prezentované v předchozím Oznámení dokladovaly velmi nízké dopravní navýšení.

Hlavní město Praha, RNDr. Miloš Gregar, Radní hlavního města Prahy, č.j.: 775/star/05, ze dne 21.10.2005

1	Z urbanistické koncepce:
----------	--------------------------

Navrhované řešení leží ve funkční ploše VP/OC. Dle vyhlášky 32/1999 Sb. je využití funkční plochy v horizontu platnosti ÚPn určeno pro VP – území průmyslové výroby, potom jako OC – čistě obytné území. Plocha VP měla podle Urbanistické studie Západní město, která byla podkladem ÚPD, sloužit pro zařízení staveniště Západního města a následně být transformována na OC. Neuvažuje se zde s možností umístění skladové haly. Tato hala byť dočasná by mohla znamenat komplikaci ve výhledovém využití území. Umístění haly je v rozporu s předpokládanou transformací stávající průmyslové zóny na obytnou čtvrť Západního města.

Dle získaných informací firma Skanska CZ a.s. připravuje studii využití celého areálu v Řeporyjích. Z toho důvodu doporučujeme, aby návrh skladové haly byl zahrnut do této celkové studie a společně s ní projednán.

*Rozhodujícím dokumentem, který určuje rámeček pro umístění záměrů a podmínky využití území, je závazná část územního plánu, nikoliv územně plánovací podklady na jejichž základě byl ÚP zadán – návrh ÚP je výslednicí schvalovacího procesu zohledňujícího podklady, řešení autora, ale také podněty dotčených orgánů státní správy a veřejnosti. V současně platné závazné části územního plánu (v.32/1999 Sb.) je směrodatná platná plocha VP – průmyslová výroba, která přímo umožňuje umístění skladových areálů („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“).*

Pokud by byla lokalita stavby definována pouze jako plocha pro zařízení staveniště, bylo by zde jistě stanoveno jiné funkční využití území, nebo by bylo území upraveno závaznými specifickými regulativy. Ve stávající průmyslové zóně Pod Zbuzany je nyní umístěna naprosto regulérní průmyslová výroba, převážně betonu a výrobků z betonu – určených nikoliv pro výstavbu západního města. Tato poměrně intenzivní průmyslová výroba je s lokalitou stavby v přímém sousedství a jistě nebyla schválena v rozporu s územním plánem.

Transformace plochy VP na OC označená jako VP/OC, je v současném územním plánu pouze naznačena. Územní plánování je ve smyslu stavebního zákona definováno jako činnost, která vytváří předpoklady k zabezpečení trvalého souladu všech přírodních, civilizačních a kulturních hodnot v území, a vyplývá ze soustavného sledování území ve smyslu § 30 stavebního zákona příslušným orgánem územního plánování, kterému jsou během období platnosti ÚP doručovány kromě jiných změn podmínek v území také podněty vlastníků pozemků, kteří jsou přímými uživateli území a jichž se územní plán týká především. Pokud tedy byla na začátku plánovacího období naznačena transformace z VP na OC, ke které by mohlo dojít až v dalším plánovacím období, není vůbec jisté že bude změna FVU ve schvalovacím procesu územního plánu viz.* nakonec schválena a potvrzena, neboť podmínky v území se neustále mění a vyvíjejí. Paradoxně, pokud by zde nebylo možné postavit nyní sklad, není zde možné postavit vůbec nic, natož objekt k bydlení který skutečně není v souladu se stanoveným funkčním využitím území.*

Investor bere upozornění blízkí se možné změny FVÚ v uvědomění a návrh stavby její také plně respektuje. Stavba je tedy navržena jako „stavba dočasná“ ve smyslu § 139b (stavební z.) to znamená, že stavební úřad uloží dobu jejího trvání do horizontu roku 2010 za podmínky, že dojde ke změně funkčního využití území z VP na OC. To je zohledněno i ve stavebním řešení formou lehké montované haly a z části jako vestavby do stávající montované ocelové konstrukce. Odstranění stavby – respektive její přesunutí, bude technicky řešitelné. Pokud dojde ke změně VP na OC, bude území dále využito v souladu s aktualizovaným platným ÚP.

Skladová hala je investicí firmy EFES s.r.o., nikoliv firmy Skanska CZ .a.s. Firma EFES s.r.o. má řádná užívatelská a vlastnická práva k uvedeným pozemkům k nimž Skanska CZ a.s. nyní nemá žádné vazby.

** stavební zákon č.50/1976 Sb. ve znění pozdějších předpisů*

2	<p>Z akustického hlediska:</p> <p>Konstatujeme, že předložený záměr je z akustického hlediska posouzen dostatečně podrobně. Vlastní pracovní grafické výstupy z programu Hluk+ nejsou pro celkové hodnocení přehledné, požadujeme vypočtené izofony překreslit do reálného mapového podkladu, pomocí digitální mapy vytisknout i vrstvu s objekty a komunikační sítí.</p> <p><i>Akustická studie, která byla vyhotovena specializovanou firmou, dostatečným způsobem prokázala, že vyvolanou zátěží ze stacionárních i mobilních zdrojů nebude docházet k překračování hygienických limitů stanovených NV č.502/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů, což je potvrzeno i vyjádřením hygienické stanice, která je dotčeným orgánem ochrany zdraví i ve vztahu k ochraně před nepříznivými účinky hluku a disponuje dostatečným odborným zázemím k hodnocení akustických studií.</i></p> <p><i>Výpočet hluku nebyl proveden výpočetním programem Hluk+, byl proveden dánským výpočetním modelem PREDICTOR jehož autorem je významná světová autorita ve vztahu k akustické problematice – firma Brüel & Kjaer.</i></p>
3	<p>Z hlediska ochrany ovzduší:</p> <p>- bez připomínek-</p> <p>----</p>
4	<p>Z hlediska městské zeleně:</p> <p>- bez připomínek-</p> <p>----</p>
5	<p>Z hlediska ochrany přírody a krajiny:</p> <p>- bez připomínek-</p> <p>----</p>
6	<p>Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:</p> <p>- bez připomínek -</p> <p>----</p>

7	Z geologického hlediska: Není provedeno zhodnocení geologických a hydrogeologických poměrů, požadujeme doplnit.
----------	--

Stavba významně neovlivňuje horninové prostředí, nebyl důvod uvádět detailní charakteristiky.

V aktuálním oznámení Je doplněno.

8	Z hlediska hospodaření s odpady: - bez zásadních připomínek-
----------	---

9	Z dopravního hlediska: <ul style="list-style-type: none"> - Bude docházet ke zbytečným dopravním pohybům těžké kamionové dopravy na území hl.města Prahy, pokud by se podařilo umístit záměr přímo do Rudné, dopravní trasy by se zkrátily. - Stavba je navržena jako stavba dočasná, postrádáme informaci jakým způsobem bude nahrazena po uplynutí doby užívání. - Parkoviště projektované pro zaměstnance má kapacitu 38 parkovacích stání, kapacita nebude nikdy naplněna. - Míra využití skladu z hlediska spádového území není dosud stabilizována. - Umístění skladu považujeme za nevhodné i s ohledem na budoucí funkční využití území i vzhledem k charakteru stávající přístupové komunikace.
----------	---

- *Území hl.města Prahy je komplikované, silně urbanizované území často složitých územních vztahů a podmínek. Podle zpracovatele oznámení je umístění skladu do průmyslové zóny Pod Zbuzany z pohledu dopravních tras výhodné, neboť dochází k jízdám v rámci Prahy na trasách pouze 7 až 9 km. Doprava je z větší části vedena po rychlostních komunikacích, zcela mimo obytná území. Viz. kapitola B.1.5. Umístění skladu není řešeno ve variantách, protože firma EFES s.r.o. pozemky v Rudné nevlastní.*
- *Nahrazení stavby bude řešeno až na základě aktuálních územních a tržně ekonomických podmínek v době ukončení provozu. Území bude i po roce 2010 využito v souladu s aktualizovaným územním plánem.*
- *Kapacita parkoviště byla stanovena na základě požadavků OZV č.26/1999. „o všeobecných technických požadavcích na výstavbu v hl. městě Praze“. Skutečným provozem nebude nikdy plně vytižena. Poměr rozdělení jízd zaměstnanců MHD a OA vyplývá z konzultace s ÚDI a odpovídá i ze zkušeností EFES s.r.o. Lokalita je dobře dostupná MHD, zastávka MHD se nachází v dochozí vzdálenosti do 5-ti minut.*
- *U žádného komerčně využívaného skladu nejsou a nemohou být dopředu známe destinace na 100 %. U projektovaného skladu, vzhledem k umístění celního úřadu v Rudné a umístění skladů obchodních řetězců v Rudné a na Zličíně jsou destinace pro velký podíl vyvolané dopravy předem jisté.*
- *Stavba je umístěna v souladu s platným územním plánem viz. výše. Zda bude schvalovacím procesem potvrzena transformace FVU není*

jisté a to zejména k vlastnickým vztahům v území. Účelovou komunikací, kterou je stavba napojena na ul. Jeremiášovu, využívají i ostatní uživatelé průmyslové zóny. Kapacitní posouzení viz. příloha č.1a prokázalo že dojde pouze k nevýznamnému navýšení stávající dopravy a že nebude ovlivněna plynulost ani bezpečnost provozu na veřejných komunikacích. Investor rovněž navrhuje zkvalitnění nájezdu CP1 jeho rozšířením. Dopravní napojení CP1 je navíc pouze dočasné řešení, po uvedení do provozu Jinočanské spojky, která je již v úseku Pražský okruh – K Třebonicům fyzicky postavená, bude doprava vedena Jinočanskou spojkou přímo na Pražský okruh.

10 Z hlediska zásobování vodou:

- bez připomínek -

11 Z hlediska odkanalizování a vodních toků:

Upozorňují, že svedení splaškových odpadních vod do bezodtoké jímky je v rozporu s OZV.26/1999.

Bylo změněno. K odvedení splaškových vod bude využita dostatečně kapacitní ČOV umístěná na pozemcích Skansky CZ a.s. Smlouva o napojení je uvedena v dokladech viz. [příloha č.4](#).

12 Z hlediska zásobování teplem, plynem, el.energií a telekomunikací:

- bez připomínek -

Přehled příloh – kapitola F

Podkladové studie a výkresy jsou přiloženy na konci dokumentace.

Příloha č.	SEZNAM PŘÍLOH – KAPITOLA F	
1	Dopravně inženýrské podklady k EIA – červen 2005 [1]	
1a	Kapacitní posouzení křižovatky Jeremiášova/účelová komunikace CP1 [1a]	
2	Studie znečištění ovzduší – červenec 2005 [2]	
3	Akustická studie – červenec 2005 [3]	
4	Doklady: <ul style="list-style-type: none"> - Vyjádření stavebního úřadu o souladu stavby s územně plánovací dokumentací [6] - Stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny o potenciálním vlivu záměru na územní soustavu NATURA 2000 ve smyslu § 45i zákona 114/1992 Sb. v platném znění [7] - Odbor dopravy Městská část Praha 13, stanovisko k přípravné projektové dokumentaci z hlediska dopravy, č.j.: ÚMČ P13-EC52091/2004/Ko, 22.12.2004 [8] - Skanska CZ, souhlas k používání CP1 [9] - Potvrzení o uložení odpadů, Luboš Havránek – autodoprava, demoliční a zemní práce, 7.12.2005 [10] <p>Vyjádření k předchozímu zjišťovacímu řízení:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Závěr ze zjišťovacího řízení ze dne 7.11.2005, č.j.: MHMP-192143/2005/OOP/VI/EIA/156-2/Nov [11] - Hygienická stanice hlavního města Prahy, pobočka Praha – Západ, č.j.: 5147/05/P5-HP, ze dne 7.10.2005 [12] - Magistrát hl.města Prahy, odbor ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, č.j.: MHMP-192143/2005/1/OOP/VI, ze dne 26.9.2005 [13] - Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha, č.j.:1/HI/13364/05/Ber, ze dne 5.10.2005 [14] - Městská část Praha – Řeporyje, č.j.: 1703/MZ/05, ze dne 11.10.2005 [15] - Zastupitelstvo - Městská část Praha 13, č.j.: 775/star/05, ze dne 21.10.2005 [16] - Hlavní město Praha, RNDr. Miloš Gregar, Radní hlavního města Prahy, č.j.: 775/star/05, ze dne 21.10.2005 [17] 	
5	Rozšíření nájezdu z ulice Jeremiášova v Praze 5, Pragoprojekt, Praha, prosinec 2005 [5.6]	
	Technické výkresy, situace	
	Měřítko	
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 SHRUTÍ 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 původně 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].

Kapacitní posouzení křižovatky CP1/Jeremiášova bylo provedeno v odborné studii [1a] viz. *příloha č.1a*. Posouzení prokázalo, že nedojde k negativnímu ovlivnění provozu na veřejných komunikacích, které by znamenalo omezení provozu ani ohrožení bezpečnosti. S ohledem na objem stávající dopravy projíždějící dotčenou křižovatkou je vyvolané navýšení zcela bezvýznamné.

Pro zkvalitnění výjezdu z CP1, která není veřejnou komunikací a veřejný provoz je zde vyloučen, Investor provede rozšíření nájezdu napojení. Dopravní napojení projektovaného skladu bylo odsouhlaseno odborem dopravy MČ Prahy 13. Viz. doklady v. *příloze č.4*

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. Objem odtékajících dešťových vod bude oproti současnosti menší.

Pro dodržení kvality dešťových vod odváděných do dešťové kanalizace zaústěné do Jinočanského potoka, budou v areálu instalovány odlučovače ropných látek. Podle vyjádření správce toku by byla dostačující i jímka s nornou stěnou.

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 vznikly klasické stavební odpady včetně zeminy odtěžené ze základových patek a stavebních sutin z odstraněných zpevněných ploch. Zeminy a sutiny byly 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. Zbyněk Laube a Ing. Petr Tomčík	- Dopravní studie a kapacitní posouzení
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:

11.12. 2005

.....

podpis