

Farm Projekt

Projektová a poradenská činnost, dokumentace a posudky EIA

Ing. Miroslav Vraný, Jindřišská 1748, 53002 Pardubice

tel./fax: +420 466 657 509; mobil: +420 602 434 897; e-mail: farmprojekt@volny.cz

OZNÁMENÍ

**Podle § 6 a přílohy 3 zákona č. 100/2001 Sb.
o posuzování vlivů na životní prostředí**

Komerční areál Dobrovíz a.s. – Hala č. 10, Parkoviště Etapa 2

Oznamovatel:

WFL Park II s.r.o.

Na Příkopě 859/22, 110 00 Praha 1

Zpracoval:

Ing. Vraný Miroslav

č. j. osvědčení 15 650/4136/OEP/92

Červenec 2015

Obsah:

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI	4
1. Obchodní firma.....	4
2. Identifikační údaje	4
3. Sídlo (bydliště)	4
4. Oprávněný zástupce oznamovatele.....	4
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU.....	5
I. Základní údaje	5
1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1	5
2. Kapacita (rozsah) záměru.....	5
3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území).....	5
4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry.....	6
5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, respektive odmítnutí... 7	
6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru.....	8
7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení	11
8. Výčet dotčených územně samosprávných celků	11
9. Výčet navazujících rozhodnutí dle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat.....	11
II. Údaje o vstupech	12
1. Půda.....	12
2. Voda.....	12
3. Ostatní surovinové a energetické zdroje.....	12
4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.....	13
III. Údaje o výstupech	24
1. Ovzduší.....	24
2. Odpadní vody.....	24
3. Odpady.....	25
4. Hluk, vibrace, záření.....	26
5. Rizika havárií.....	26
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	27
I. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území	28
1. Ovzduší a klima.....	28
2. Voda.....	30
3. Půda.....	31
4. Horninové prostředí a přírodní zdroje	31
5. Fauna a flóra	33
6. Ekosystémy a chráněná území	33
7. Krajina.....	34
8. Obyvatelstvo.....	34
9. Hmotný majetek	34
10. Kulturní památky	34
D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	35
I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti	35
1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů	35
2. Vlivy na ovzduší a klima	35
3. Vlivy na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky.....	36
4. Vlivy na povrchové a podzemní vody.....	37

5. Vlivy na půdu	37
6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	37
7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy	37
8. Vlivy na krajinu.....	37
9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky.....	37
10. Vlivy na infrastrukturu a funkční využití území	37
II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci.....	38
III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice.....	38
IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí	39
V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů	39
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU	40
F. ZÁVĚR	40
G. VŠEOBECNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	41
H. PŘÍLOHY	43

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

1. Obchodní firma

WFL Park II s.r.o.

2. Identifikační údaje

Identifikační číslo: 289 37 244

DIČ: CZ 289 37 244

3. Sídlo (bydliště)

Sídlo: Na Příkopě 859/22, 110 00 Praha 1

4. Oprávněný zástupce oznamovatele

Jméno, Příjmení, titul a funkce: Ing. Josef Brejcha, na základě plné moci

Společnost: RotaGroup s.r.o.

Adresa: Národní obrany 45, 160 00 Praha 6

Telefon: 773 463 657

Email: josef.brejcha@rotagroup.cz

B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

I. Základní údaje

1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

Název: Komerční areál Dobrovíz a.s. – Hala č. 10, Parkoviště Etapa 2

Zařazení:

Dle přílohy č. 1 k Zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů jde o záměr podle přílohy č. 1. kalorie II.:

- bod 10.6 - nové průmyslové zóny a záměry rozvoje průmyslových oblastí s rozlohou nad 20 ha. Záměry rozvoje měst s rozlohou nad 5 ha. Výstavba skladových komplexů s celkovou výměrou nad 10000 m² zastavěné plochy. Výstavba obchodních komplexů a nákupních středisek s celkovou výměrou nad 6000 m² zastavěné plochy.

Parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 500 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.

Záměr podléhá zjišťovacímu řízení podle Zákona 100/2001 Sb.

2. Kapacita (rozsah) záměru

Kapacita parkovacích ploch pro osobní automobily na místě původně plánované Haly č. 10 komerční zóny v Dobrovízi

- | | |
|---|----------|
| • Stávající kapacita parkovacích míst pro osobní automobily Etapa I. - | 233 míst |
| • Navrhované rozšíření parkovacích míst pro osobní automobily Etapa II. - | 642 míst |
| • Celkem parkoviště na místě haly č. 10, Etapy 2 - | 875 míst |

Využití území:

Plocha zájmových pozemků	27 083 m ²	100%
Zastavěná plocha	19 373 m ²	71,5%
Plocha zeleně	7 710 m ²	28,5%

3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj:	Středočeský
Okres:	Praha-západ
Obec:	Dobrovíz
Katastrální území:	Dobrovíz
Pozemky:	416/59 a 416/1

Nejbližší obytné objekty se od záměru nachází:

- Cca 220 m severně od hranice záměru na stavební parcele číslo 289 je umístěn rodinný dům s číslem popisným 212 (k. ú. Dobrovíz 627488). Od hranice komerční zóny se tento objekt nachází cca 40 metrů.
- Cca 260 m severozápadně od hranice záměru na stavební parcele číslo 329/1 je umístěn rodinný dům s číslem popisným 275 (k. ú. Hostouň u Prahy 645923). Dále začíná obytná zástavba obce. Od hranice komerční zóny se tento objekt nachází cca 235 m směrem severozápadním.

4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Původně plánovaná odstavná plocha pro autobusy je již v současnosti vybudovaná – na místě bývalého projektu výstavby „Areálu D10“ vedle již realizovaného parkoviště vznikla odstavná plocha pro autobusy – 68 odstavných míst, požadavek byl na základě analýzy dopravy spojené se záměrem. Autobusy měly dorazit na odstavnou plochu před koncem směny, tak aby plynule najížděly do areálu po konci směny a zaměstnanci byli bez zdržení odvezeni domů.

Nově bude běžnou barvou na komunikace na stávající zpevněné plochy nakreslen rastr pro osobní automobily namísto čar pro autobusy a vznikne 642 parkovacích míst. Systém odvodu dešťových vod ani žádný jiný parametr stavby se nemění, odlučovače ropných látek budou mít rovněž stejné garance jako doposud. Změna je v povaze dopravy a s ní souvisejícími emisemi hluku, znečišťujících látek – provoz autobusů bude modelově nahrazen osobní dopravou pro případ naplnění výhledů budoucího provozovatele.

Možné kumulace vlivů

Lokální místopis – obecný popis

Území vyhrazené pro Komerční zónu Dobrovíz je rozděleno do dvou lokalit:

- Lokalita „Nad tratí“ - zabírá území mezi plánovaným silničním obchvatem obce Dobrovíz probíhajícím severně od trati, kterým je tato lokalita napojena na silniční síť a jižním okrajem obce Dobrovíz a jsou v ní umístěny haly D1, D2 a D3 a D8, ze strany východní přiléhají k této lokalitě již vybudované komerční objekty jiných provozovatelů.
- Lokalita „Pod tratí“ - zabírá území jižně od trati, lokalita je na východě napojena areálovou komunikací vedenou paralelně s tratí na silniční síť (na komunikaci III/0073 Jeneč - Dobrovíz). V současnosti je zde zrealizovaná hala D4 a realizuje se „Distribuční centrum Praha západ“.

Komerční zóna Dobrovíz

Přehled stávajících objektů v rámci komerčního areálu:

- **Hala D1** – hala výhradně pro logistické účely firmy CEVA Logistics spol. s r.o.
- **Hala D2** – hala je rozdělena do dvou částí:
 - Hala D.2.1 – firma DSV, tato část haly je využita výhradně pro logistické účely;
 - Hala D.2.2 – firma Great United Trading, s.r.o., tato část haly je využita výhradně pro logistické účely;
- **Hala D3** - firma Amazon sklad a repackaging, je využita výhradně pro logistické účely a zacvičení zaměstnanců pro novou halu Distribuční centrum Praha západ;
- **Hala D8** – sklad firmy GM electronic, spol. s r.o., jedná se o skladový objekt bez výroby.
- **Hala D4** – firma DSV, hala je využita výhradně pro logistické účely;
- **Distribuční centrum Praha západ** - firma Amazon sklad a repackaging, zatím není hala v provozu, navrhované parkoviště bude sloužit zejména pro tuto halu.

Kumulace se záměry jiných subjektů

Ze strany východní k lokalitě „Nad tratí“ přiléhají již vybudované objekty jiných provozovatelů. Mimo jiné se jedná o firmy: Prostředí a fluidní technika, s.r.o., BOKI

ROBOTIZOVANÉ SYSTÉMY spol. s r. o. CARGO SPED s.r.o., OZAB.

Východně od záměru se nachází strategicky významné Letiště Václava Havla, letadla z tohoto letiště zejména ovlivňují akustické pozadí v obci.

Jižně od záměru se nachází komunikace R6, která je hlavní komunikací v území. Realizace záměru je možná pouze díky existenci této komunikace a možnosti napojení na ní. Severně pak leží komunikace R7.

Oznamovateli dále není známo, že by v dotčeném území byly v současné době projednávány jiné záměry s významným vlivem na životní prostředí, které by měly být součástí tohoto posuzování.

5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, respektive odmítnutí

Zdůvodnění potřeby záměru

Budoucí provozovatel - firma Amazon - pochází z USA. V rámci své firemní politiky usiluje o jednotnou koncepci a design svých poboček v rámci celého světa. Design je významně ovlivněn místem vzniku koncepce, kdy v USA je běžná doprava osobními vozidly takřka u všech zaměstnanců. Hromadná doprava autobusy, která je u nás běžná, není součástí původní koncepce firmy. Budoucí provozovatel na základě své vize předpokládá, že výhledově dojde k takovému ekonomickému rozvoji, že si bude moci dovolit více zaměstnanců využít osobní dopravy.

Realizací záměru se nebude měnit počet zaměstnanců pracujících v podniku, pouze chce být budoucí provozovatel připraven na výhledovou změnu v chování svých zaměstnanců. Přestože lze předpokládat, že díky dlouhodobým tradicím v ČR taková změna nenastane v horizontu desetiletí, je zpracován zátěžový model osobní dopravy, který by mohl nastat v území v sezónní špičce před Vánoci.

Zdůvodnění umístění záměru

Jedná se o stávající zpevněné plochy – parkoviště pro autobusy - odkanalizované na ORL v blízkosti Distribučního centra, zároveň význam ploch klesá s poklesem požadavků na autobusovou dopravu. Z hlediska umístění se jedná v podstatě o jediné logické řešení.

Zvažované varianty

Jednotlivé varianty byly zvažovány v rámci projektové přípravy, do tohoto dokumentu již vstupuje jediná varianta technologického uspořádání. Případné drobné úpravy v dalších fázích budou znamenat jen málo významné změny bez zaznamenaných posunů vlivů na jednotlivé složky životního prostředí.

6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru

Parkovací plochy

Součástí rozšíření parkoviště z Etapy I. bylo také vybudování veřejného osvětlení a dešťové kanalizace, která. Společný vjezd a výjezd z parkoviště je situován na severní straně pozemku a byl realizován v rámci výstavby 1. etapy parkoviště.

Využití území:

Plocha zájmových pozemků	27083 m ²	100%
Zastavěná plocha	19373 m ²	71,5%
Plocha zeleně	7710 m ²	28,5%

Podíl zeleně v místě Komerční zóny požadovaný ve schváleném ÚP obce Dobrovíz (min. 20%) je tedy splněn - představuje 28,5 % z celkové plochy areálu řešeného území a je tedy větší než požaduje schválený ÚP obce.

Stavba představuje rozšíření již realizované části parkoviště pro osobní automobily (1. etapa) o další část, která představuje vybudování dalších 672 parkovacích stání pro OA (2. etapa). Celkem bude po rozšíření parkoviště zřízeno 875 parkovacích míst pro osobní automobily (1.+ 2. etapa).

Etapa I.

Na pozemku p. č. 416/59 vybudováno parkoviště pro osobní automobily (233 stání). Součástí tohoto parkoviště je také chodník pro přístup k halovému objektu. Dále je vybudována kanalizační přípojka z odvodnění parkoviště do šachty DŠ 17a na parcele 416/44 a napojení veřejného osvětlení z nejbližšího stožáru VO taktéž na pozemku 416/44.

Etapa II.

Konstrukční a materiálové řešení

Základní sklony zpevněných ploch parkoviště jsou navrženy v rozmezí 2,0-2,25%. V místě napojení na 1. etapu jsou zpevněné plochy plynule napojeny na hranu navazující již realizované části parkoviště. Parkoviště bude provedeno z betonové dlažby. Tloušťka navržené konstrukce zpevněných ploch je 400 mm.

Popis dopravního řešení

Nově navržená plocha parkoviště ve 2. etapě, kde je uvažováno s vybudováním dalších parkovacích stání pro osobní automobily, navazuje na předchozí, již realizovanou, 1. etapu výstavby parkoviště. Parkoviště pro osobní automobily realizované v rámci 1. etapy je napojeno na stávající místní komunikaci ulice U Trati v obci Dobrovíz ve Středočeském kraji.

Směrové vedení

Směrové vedení vychází ze situačního rozmístění parkovacích stání, stávajících komunikací a zpevněných ploch. Směrové vedení páteřní účelové komunikace pro obsluhu parkoviště vychází také z tvaru předmětných pozemků vyhrazených pro výstavbu parkoviště. Jednotlivé řady parkovacích stání jsou pak zpřístupněny pomocí systému jednosměrných komunikací, které jsou napojeny na páteřní účelovou obousměrnou komunikaci.

Výškové vedení

Výškové vedení komunikací a zpevněných ploch je navrženo tak, aby bylo zajištěno řádné odvodnění povrchu parkoviště do úžlabí, a dále do uličních vpustí.

Šírkové uspořádání

Šířka jednosměrných komunikací zajišťující přístup k jednotlivým parkovacím stáním je navržena na celém parkovišti 6 m. Šířka páteřní účelové komunikace je navržena šířky 6,0 m. Základní rozměr kolmých parkovacích stání pro osobní automobily je navržen 2,50 x 5,00 m. Základní rozměr šikmých parkovacích stání je pak navržen 2,50 x 5,30 m.

Konstrukční uspořádání

Pro návrh konstrukčních vrstev komunikace je uvažována skladba, která vychází z TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ s vazbou na příslušné ČSN.

Druh a četnost provádění zkoušek jednotlivých vrstev a materiálů upravují ustanovení příslušných kapitol TP s vazbou na příslušné ČSN.

Konstrukce - parkoviště osobních automobilů

Betonová dlažba	DL		80mm	ČSN 73 6131
Lože z drceného kameniva	L	4/8	40mm	ČSN 73 6131
Štěrkoдрť	ŠDA	0/32; GE	130mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkoдрť	ŠDA	0/63; GE	150mm	ČSN 73 6126-1
Celkem			400mm	

Obrubníky

Na rozhraní vozovky/parkoviště a nezpevněných ploch jsou navrženy betonové silniční obrubníky 1000/150/250 s výškou podstupnice 0,12 m. Obruby jsou osazeny nastojato do lože z prostého betonu C16/20 s opěrou.

Dlažby

Povrch nové části parkoviště bude z betonové zámkové dlažby. Betonová dlažba je navržena v přírodní barvě (světle šedá). Jednotlivá parkovací stání jsou odlišena odlišně tónovanou barvou betonové dlažby.

Kanalizace

Dešťová voda je svedena ze zpevněných ploch příčnými a podélnými sklony v rozmezí 2,0-2,25% do úžlabí a do vpustí a následně přes ORL svedena do stávající kanalizace areálu Komerční zóny Dobrovíz lokalita Nad tratí. Množství dešťových vod odtékajících z pozemku bude při $p = 0,5$ a intenzitě 164 l/s/ha (Praha – Ruzyně) 85,2 l/s. Regulovaný odtok z retenční nádrže pak bude 40 l/s. – nemění se plocha.

Záchyt ropných látek

Navržený odlučovač ropných látek AS TOP 125 RCS/EO/PB - 0,1 mg/l NEL splňuje limitní hodnotu **0,1 mg/l uhlovodíků C₁₀-C₄₀** na odtoku a jeho návrh byl proveden dle normy ČSN EN 858-2 Odlučovače lehkých kapalin (např. oleje a benzín) – Část 2: Volba jmenovité velikosti, instalace, provoz a údržba. Dle této normy závisí jmenovitá velikost odlučovače na druhu jeho konstrukci, na množství srážek a záchytné ploše srážek (povodí), odvodňované(ho) do odlučovače. Odstavec 4.1 této normy nerozlišuje využití parkoviště v závislosti na druhu vozidel. Druh ropných látek unikajících v případě havárie z autobusů je totožný s látkami unikajícími z osobních automobilů, není tedy důvod pro změnu navrhovaného řešení. Výpočet jmenovité velikosti ORL dle příslušné normy je uveden v následující tabulce. Odlučovač je vybaven sorpčním filtrem, který zajišťuje hodnotu **0,1 mg/l uhlovodíků C₁₀-C₄₀** na odtoku.

Plochou pro odvod dešťové vody se rozumí plocha první etapy parkoviště, kdy je dešťová voda odváděna přímo na odlučovač. Dešťová voda ze zpevněných ploch druhé etapy je retenována v podzemní betonové retenční nádrži, ze které je na odlučovač vypouštěn regulovaný odtok 40 l/s.

VÝPOČET JMENOVITÉ VELIKOSTI ODLUČOVAČE ROPNÝCH LÁTEK		
Plocha pro odvod dešťové vody	$A_E =$	5680 m ²
Součinitel odtoku vody z odvodňované plochy	$\square\square =$	0.90 -
Redukovaná plocha	$A_{red} =$	5112 m ²
Intenzita deště pro p=1 - Praha	$i =$	0.0164 l/s.m ²
Maximální odtok dešťových vod z plochy Etapy I	$Q_{r1} =$	84 l/s
Přítok z retenční nádrže Etapy II	$Q_{r2} =$	40 l/s
Celkový průtok dešťových vod odlučovačem	$Q_r =$	124
Maximální odtok odpadních vod	$Q_s =$	0 l/s
Součinitel hustoty pro příslušnou lehkou kapalinu	$f_d =$	1.0 -
Přítěžující součinitel v závislosti na druhu odtoku	$f_x =$	0 -
Jmenovitá velikost odlučovače	$NS =$	124 NS
Množství kalu		malé
Minimální objem lapáku kalu	$V =$	12384 l
Navržený odlučovač č. 1 <i>AS TOP 125 RCS/EO/PB - 0,1 mg/l NEL</i>		

Popis

Odlučovač lehkých kapalin sloužící k odlučování volných ropných látek jako je např. nafta a oleje minerálního původu o hustotě do 950 mg/cm³ ze znečištěných odpadních vod určených k připojení na stokové nebo kanalizační systémy v provedení dvouplášťovém pro vybetonování na stavbě, pro osazení v pojižděné ploše a/nebo pod hladinu spodní vody.

Princip čištění

Gravitačně-koalescenční a sorpční princip odlučování ropných látek, plnopřůtokné zařízení jmenovité velikosti (dále jen NS) NS = 125, veškeré technologické prostory velikostně i profilem odpovídají dle ČSN EN 858 max. návrhovému průtoku srážkových vod Q=124 l/s, nátok je opatřen rozrážečem a usměrňovačem proudu, kalový prostor dimenzován dle ČSN EN 858 na malé množství kalu – min. objem v litrech je 100 krát NS, odlučovací prostor se zásobním prostorem na odloučené látky velikosti 15 krát NS, dělený koalescenční filtr ze speciální PUR pěny v nerezových nosičích, umožňující kdykoliv bez vyčerpání zařízení snadnou údržbu manipulačním otvorem, dvojitý sorpční filtr z materiálu FIBROIL umístěném ve vyjímatelných nerezových koších, plocha sorpčního filtru odpovídá průtokné rychlosti 0,1-0,3 m/s, bezpečnostní odtok s odběrným místem vzorků.

Technologie odlučovače dimenzovaná na znečištění nátokových vod: C₁₀-C₄₀ < 4 000 mg/l.

Parametry vyčištěné vody: C₁₀-C₄₀ ≤ 0,1 mg/l.

7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Zahájení stavby: 2015
Dokončení stavby: 2015 – nanesení čar je otázka jednoho dne

8. Výčet dotčených územně samosprávných celků

Kraj: Středočeský
Okres: Praha-západ
Obec: Dobrovíz
Katastrální území: Dobrovíz

9. Výčet navazujících rozhodnutí dle § 10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat.

Rozhodnutí o změně vlivu užívání stavby na území - Městský úřad Hostivice

II. Údaje o vstupech

1. Půda

Pozemky dotčené výstavbou záměru leží v katastrálním území Dobrovíz 627488.

Pozemky dotčené realizací:

číslo pozemku	výměra	druh pozemku	Poznámka
416/1	14 700	Orná půda	Již vyňato ze ZPF
416/59	10 431	Orná půda	Již vyňato ze ZPF

Důležité: v současnosti je již zpevněná plocha vybudovaná, na databázi KN nebyl proveden zatím převod do ostatních ploch.

Ze ZPF bylo v minulosti vyňato:

Dne 13. 03. 2006 byl pro celé území komerční zóny vydán souhlas s vynětím ze ZPF - Ministerstvo životního prostředí, odboru ekologie krajiny a lesa, číslo jednací 17433/ENV/06, 646/640/06:

„Souhlas k odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu pro výstavbu areálu. Komerční zóna Dobrovíz.“

Dotčení lesních pozemků

Prímé dotčení lesních pozemků se nepředpokládá, záměr je mimo ochranné pásmo lesa.

Stávající ochranná a bezpečnostní pásma dotčená realizací:

- Železniční trať Praha Smíchov jižní zhlaví - Středokluky – 60m od osy krajní kolejnice - stavba je částečně navržena v obvodu a ochranném pásmu dráhy;
- Lokalita se nachází v blízkosti civilního mezinárodního Letiště Václava Havla Praha. Změna využití neznamená žádnou změnu z hlediska ovlivnění těchto pásem.
- Stavba se nachází v 1. zóně záplavového území. Jde o oblast se zanedbatelným nebezpečím výskytu povodně.

2. Voda

Vodovod pitný – jedná se o parkoviště, zásobení vodou není.

Technologické vody – jedná se o parkoviště, zásobení vodou není.

Dešťové vody - dešťová voda je svedena ze zpevněných ploch příčnými a podélnými sklony v rozmezí 2,0-2,25% do úžlabí a do vpustí a následně přes ORL svedena do stávající kanalizace areálu Komerční zóny Dobrovíz lokalita Nad tratí. Množství dešťových vod odtékající z pozemku bude při $p = 0,5$ a intenzitě 164 l/s/ha (Praha – Ruzyně) 85,2 l/s. Regulovaný odtok z retenční nádrže pak bude 40 l/s. – nemění se plocha ani způsob odvodu. Výpočet ORL je součástí kapitoly „Stručný popis technického a technologického řešení záměru“.

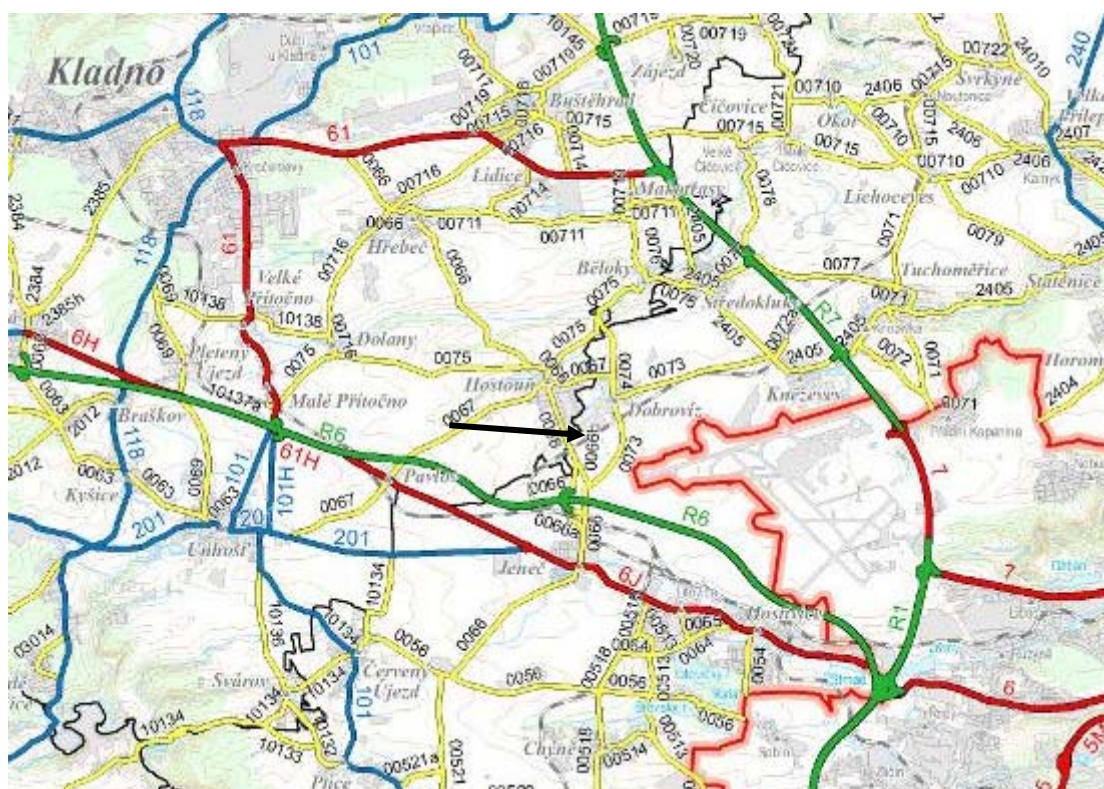
3. Ostatní surovinové a energetické zdroje

Fáze realizace – bude třeba běžná barva na komunikace na vytvoření rastru pro parkovací místa v řádech desítek litrů.

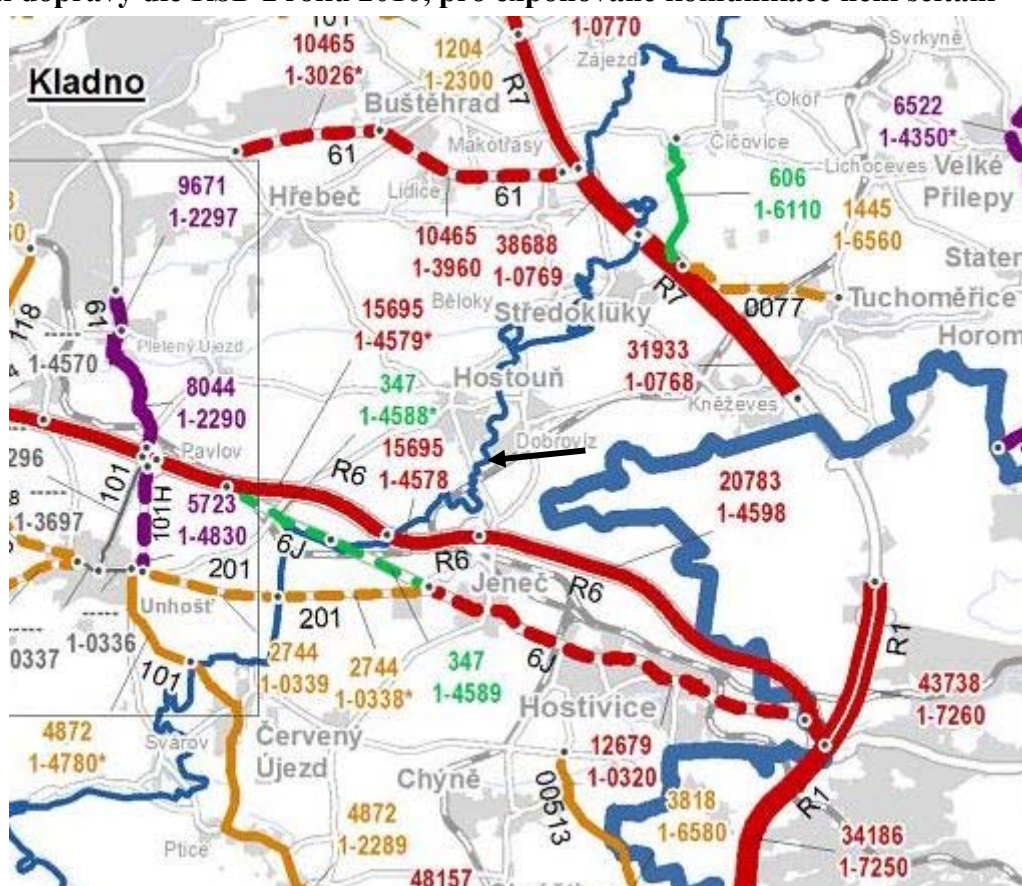
Fáze provozu – osvětlení je stávající a změnou povahy z autobusového parkoviště na automobilové se využití nemění jak z hlediska potřeby tak údržby. V rámci provozu nelze vyloučit velmi řídké využití sorbentů typu Vapex a podobně na zachyt organických látek při technické závadě. Ovšem takový stav je možný na jakékoliv komunikaci, parkovišti.

4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Komunikace v území dle ŘSD



Četnosti dopravy dle ŘSD z roku 2010, pro exponované komunikace není sčítání



R6 – část východní

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 1-4598)											...význam zkratk						
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - všechny dny	voz/den	1 236	460	91	90	108	786	226	0	0	0	2 997	17 721	65	20 783		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	1 528	569	115	111	136	993	265	0	0	0	3 717	18 172	58	21 947		
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	505	188	31	37	37	270	128	0	0	0	1 196	16 594	83	17 873		
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV				
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											288	1 995				
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											261	1 808				
Těžká nákladní vozidla - TNV														TNV			
Hodnota TNV	voz/den											3 050					
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celken		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											13 563	1 544	667	15 774		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											3 184	272	173	3 629		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											1 039	197	144	1 380		
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celken		
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											2 881	200	89	160	37	3 367
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS		
Koefficient nerovnoměrnosti dopravy	-											1.00	0.95	1.05	59.41		
Intenzita cyklistické dopravy														C			
Cyklistická doprava	cyklo/den																

R6 – část západní

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 1-4578)															... význam zkratk				
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - všechny dny	voz/den	1 825	1 030	551	602	509	1 535	164	0	0	0	6 216	9 469	10	15 695				
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	2 257	1 274	696	744	643	1 938	192	0	0	0	7 744	9 710	9	17 463				
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	746	421	189	246	175	527	93	0	0	0	2 397	8 867	13	11 277				
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV						
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											597	1 507						
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											625	1 276						
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV				
Hodnota TNV	voz/den															7 471			
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem				
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											6 990	2 414	1 496	10 900				
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											1 697	489	457	2 643				
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											792	718	642	2 152				
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem				
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											1 536	296	264	420	27	2 543		
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS				
Koefficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.00	0.00	0.00	52.48				
Intenzita cyklistické dopravy															C				
Cyklistická doprava	cyklo/den																		

Legenda

Význam použitých zkratk:

LN	Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy
SN	Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) bez přívěsů
SNP	Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10t) s přívěsy
TN	Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů
TNP	Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy
NSN	Návěšové soupravy nákladních vozidel
A	Autobusy
AK	Autobusy kloubové
TR	Traktory bez přívěsů
TRP	Traktory s přívěsy
TV	Těžká motorová vozidla celkem
O	Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy
M	Jednostopá motorová vozidla
SV	Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)
TNV	Těžká nákladní vozidla ($0,1 \cdot LN + 0,9 \cdot SN + 1,9 \cdot SNP + TN + 2,0 \cdot TNP + 2,3 \cdot NSN + A + AK$)
PS	Poměr intenzit protisměrných dopravních proudů v nedělní (odpolední) návratové špičce
ALFA, BETA	Ukazatele variací silniční dopravy ALFA – poměr intenzity v letní neděli k celoročnímu průměru [-] BETA – poměr intenzity v letním pracovním dnu k celoročnímu průměru [-]
GAMA	ALFA/BETA [-]
C	Cyklisté [cyklo/den]

Výpočty podle metodiky CSD 2010 (nákladní souprava je za jedno vozidlo)

Hluk:

OA	O+M
NA	$LN + SN + TN + A + AK + TR + TRP$
NS	$SNP + TNP + NSN$

Dopravní napojení

Je stávajícím sjezdem na ulici „U Trati.“

Doprava spojená s realizací – přijede jeden automobil s vybavením pro lajnování parkovišť.

Doprava spojená s provozem

Analýza schváleného stavu z hlediska změny

Posouzení změny v dopravě vychází z:

Vyjádření k žádosti ke změně záměru Distribuční centrum Praha západ – Etapa 2 z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů ze dne 3. 11. 2014, číslo jednací 149631/2014/KUSK

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, obdržel dne 21. 10. 2014 žádost o vyjádření k navrhovaným změnám oproti původnímu EIA záměru „Distribuční centrum Praha západ – Etapa 2“ (STC1757) z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů. Konkrétně se jedná o následující navrhované změny:

Konkrétně se jedná o následující navrhované změny:

- 1. Krátkodobé zvýšení maximálního počtu zaměstnanců společnosti AMAZON z původních 3 400 na 5000 zaměstnanců při špičkovém provozu v prosinci.*

Komentář: 5000 zaměstnanců je limitních i dle návrhu, počet se nemění.

- 2. Směnnost je navržena ve dvou variantách*

Varianta I. Objekt bude provozován ve dvou směnách.

První směna: 06:00 až 16:30 h

Druhá směna: 18:00 až 4:30 h

Varianta II. Objekt bude provozován ve třísměnném provozu.

První směna: 06:00 až 14:00 h

Druhá směna: 14:00 až 22:00 h

Třetí směna: 22:00 až 06:00 h

Změna umožňuje až 10,5 a 8 hodinové směny v době špiček. Rozložení z hlediska denní a noční doby je zachováno. Provoz bude až 7 dní v týdnu. Limit v počtu zaměstnanců je pro oba systémy stejný.

Komentář: z hlediska dopravy znamená Varianta I. 50% dopravy v době denní a 50% dopravy v době noční. Varianta II. pak znamená 2/3 dopravy v denní době a 1/3 dopravy v době noční. Za variantu zátěžovou z hlediska akustického lze označit variantu s vyšší dopravou v době noční, kdy je desetinásobně přísnější limit. Z hlediska emisí budou roční průměry stejné, ve variantě se dvěma směnami za den však jsou vyšší denní maxima a lze ji rovněž považovat za zátěžovou. Varianta třísměnná s návaznými směnami bude rovněž logicky generovat nižší dopravu v absolutních číslech, neboť lze využít u autobusové dopravy návaznosti směn s minimálními prodlevami a jezdit s vytíženými autobusy oběma směry.

- 3. Navýšení dopravy osobními automobily. Celkově se předpokládá intenzita dopravy spojená s provozem společnosti 1 500 osobních automobilů za den (navýšení o 300 OA). Při obsazenosti 1,5 osoby na jeden automobil se jedná o dopravu 2 250 osob. Korekce kapacity byla provedena na základě předběžné opatrnosti.*

U autobusové dopravy dojde v nejhorší variantě k nárůstu na 118 autobusů za den. To je dáno tím, že v dvousměnném režimu je mezi směnami pauza, kde mohou autobusy odjet prázdné a přijet jiné, čímž nedojde k jejich optimálnímu využití. Dále Oznamovatel provedl hodnocení dostupných kapacit a z důvodu bezpečnosti snížil

obsazenost vozidel na 36 míst. V tomto případě není možné stanovit kapacitu transportu, bude však s rezervou dostatečná pro dovoz zbylých 2750 zaměstnanců. Tyto autobusy budou zajištěny smluvně Oznamovatelem a bude garantováno jejich vedení na R6, bez toho aby projížděly obcemi Hostouň, Dobrovíz a Kněžves nad rámeček průjezdů již v Oznámení deklarovaných.

Stanovené četnosti jsou:

- 1500 OA za den
- 118 autobusů za den

Navrhovaná varianta je schopná přepravit – korekce oznamovatele:

- 1500 OA za den * 1,5 (běžná obsazenost) = 2 250 lidí za den
- 118 autobusů za den * 36 = 4 248 lidí za den

To je dáno tím, že v dvousměnném režimu je mezi směnami je pauza, kde mohou autobusy odjet prázdné a přijet jiné, čímž nedojde k jejich optimálnímu využití. Dále Oznamovatel provedl hodnocení dostupných kapacit a z důvodu bezpečnosti snížil obsazenost vozidel na 36 míst.

- Celkem doprava s rezervou garantuje přepravu: 6 498 osob za den, potřeba přepravit je 5000 osob. Část rezervy se kompenzuje tím, že část autobusů může přijet a odjet prázdná při příjezdu nebo odjezdu.

Navrhovaná varianta je schopná přepravit – dle kapacitních údajů:

- 1500 OA za den * 1,7 (běžná obsazenost) = 2 550 lidí za den
- 118 autobusů za den * 42 = 4 956 lidí za den

To je dáno tím, že v dvousměnném režimu je mezi směnami je pauza, kde mohou autobusy odjet prázdné a přijet jiné, čímž nedojde k jejich optimálnímu využití.

- Celkem doprava s rezervou garantuje přepravu: 7 506 osob za den, potřeba přepravit je 5000 osob. Část rezervy se kompenzuje tím, že část autobusů může přijet a odjet prázdná při příjezdu nebo odjezdu.

Z hlediska využití lze konstatovat, že:

- Jeden autobus musí být nahrazen cca 24 automobily pro zachování dopravy. Z hlediska ekologického i ekonomického je pak jednoznačná volba doprava hromadná zvláště při garantovaném využití kapacity. Pro osobní dopravu mluví osobní pocit dopravního pohodlí, statutu.
- Parkovací plochy neznamenají v tomto případě nárůst dopravy osobní v krátkodobém horizontu, jedná se o výhled dle Oznamovatele, který předpokládá nárůst osobní dopravy vlivem ekonomického rozvoje ČR.
- Sezónnost využití je uvedena na další straně.

Plánované využití Distribučního centra Praha západ pro dvousměnný provoz:

Kapacity objektu – varianta ve dvousměnném provozu					
	1. směna	2. směna	3. směna	Celkem	
Provozní měsíce - leden, únor, březen, duben					
Hala	880	880	0	1760	zaměstnanců
Administrativa	120	120	0	240	zaměstnanců
CELKEM	1 000	1 000	0	2 000	zaměstnanců
Provozní měsíce – květen, červen					
Hala	980	980	0	1960	zaměstnanců
Administrativa	120	120	0	240	zaměstnanců
CELKEM	1 100	1 100	0	2 200	zaměstnanců
Provozní měsíce – červenec, srpen					
Hala	1 130	1 130	0	2 260	zaměstnanců
Administrativa	120	120	0	240	zaměstnanců
CELKEM	1 250	1 250	0	2 500	zaměstnanců
Provozní měsíc – září					
Hala	1 630	1 630	0	3 260	zaměstnanců
Administrativa	120	120	0	240	zaměstnanců
CELKEM	1 750	1 750	0	3 500	zaměstnanců
Provozní měsíc – říjen					
Hala	1 730	1 730	0	3 460	zaměstnanců
Administrativa	120	120	0	240	zaměstnanců
CELKEM	1 850	1 850	0	3 700	zaměstnanců
Provozní měsíc – listopad					
Hala	1 980	1 980	0	3 960	zaměstnanců
Administrativa	120	120	0	240	zaměstnanců
CELKEM	2 100	2 100	0	4 200	zaměstnanců
Provozní měsíc – prosinec					
Hala	2 380	2 380	0	4 760	zaměstnanců
Administrativa	120	120	0	240	zaměstnanců
CELKEM	2 500	2 500	0	5 000	zaměstnanců

Plánované využití Distribučního centra Praha západ pro třisměnný provoz:

Kapacity objektu – varianta ve třisměnném provozu					
	1. směna	2. směna	3. směna	Celkem	
Provozní měsíce - leden, únor, březen, duben					
Hala	587	587	586	1760	zaměstnanců
Administrativa	80	80	80	240	zaměstnanců
CELKEM	667	667	666	2 000	zaměstnanců
Provozní měsíce – květen, červen					
Hala	654	653	653	1960	zaměstnanců
Administrativa	80	80	80	240	zaměstnanců
CELKEM	734	733	733	2 200	zaměstnanců
Provozní měsíce – červenec, srpen					
Hala	754	753	753	2 260	zaměstnanců
Administrativa	80	80	80	240	zaměstnanců
CELKEM	834	833	833	2 500	zaměstnanců
Provozní měsíc – září					
Hala	1 087	1 087	1 086	3 260	zaměstnanců
Administrativa	80	80	80	240	zaměstnanců
CELKEM	1 167	1 167	1 166	3 500	zaměstnanců
Provozní měsíc – říjen					
Hala	1 154	1 153	1 153	3 460	zaměstnanců
Administrativa	80	80	80	240	zaměstnanců
CELKEM	1 234	1 233	1 233	3 700	zaměstnanců
Provozní měsíc – listopad					
Hala	1 320	1 320	1 320	3 960	zaměstnanců
Administrativa	80	80	80	240	zaměstnanců
CELKEM	1 400	1 400	1 400	4 200	zaměstnanců
Provozní měsíc – prosinec					
Hala	1 587	1 587	1 586	4 760	zaměstnanců
Administrativa	80	80	80	240	zaměstnanců
CELKEM	1 667	1 667	1 666	5 000	zaměstnanců

Jak je patrné z plánovaných stavů bude doprava variovat následovně:

- Minimum dopravy bude 40% dopravy maximální během ledna až dubna
- Maximum je dosahováno v prosinci
- Průměrná doprava je na úrovni potřeby přepravit 2820 zaměstnanců, tedy 56,4% dopravy maximální. Během roku tedy dochází k silným variacím v potřebě dopravy.

4. Změnu v intenzitě nákladní dopravy (NV), která bude po 8 měsících ustálená, ke kulminaci bude docházet ke konci roku vlivem vánočních svátků. Očekávané provozní intenzity jsou následující:

Provozní měsíce - leden, únor, březen, duben, květen, červen, červenec, srpen 130 NV/den

Provozní měsíce - září, říjen 185 NV/den

Provozní měsíce - listopad, prosinec 234 NV/den

Na základě analýzy Oznamovatele došlo k navýšení parametru dopravy v sezónním maximu s ohledem na vyšší obsazenost objektu. Díky postupu v realizaci projektu je možné garantovat, že veškerá nákladní doprava bude realizována směrem jižním ke komunikaci R6, kde dochází k vybudování dvou kruhových objezdů, k přímému napojení III/0077 na kruhové objezdy a rekonstrukci celé komunikace III/0077 od železničního přejezdu u Dobrovíže až po kruhové objezdy. Nákladní doprava tak povede zcela mimo obytnou zástavbu.

Nákladní doprava se nemění s realizací záměru a zůstává zachována.

5. *Rozšíření čistírny odpadních vod - je navržena i úprava kapacity čistírny odpadních vod (ČOV). Jedná se o nárůst výkonu ČOV o 25% oproti schválenému stavu dle EIA. Původní výkon čističky byl dimenzován na 5 200 zaměstnanců pro celý průmyslový areál (Dobrovíz – lokality Pod tratí i Nad tratí). Celková kapacita navrhovaného rozšíření ČOV tak pokryje potřebu 6 500 zaměstnanců. Z hlediska ukazatele ekvivalentní obyvatel (EO) se jedná o navýšení z 2 600 EO na 3 250 EO. Na odtoku z ČOV budou dodrženy všechny následující schválené vybrané parametry na odtoku z ČOV dle EIA.*

Záměr nemá žádný vliv na ČOV. Tento parametr je nedotčen.

Ostatní:

Další změny vlivem vývoje záměru jsou spojeny s navýšením výšky protihlukových zdí na 5,4 m výšky u hal D1, D2 a D3. To zlepší odstínění vlivu dopravy na obytnou zástavbu.

Doprava stávající, schválená osobní a autobusová

Intenzita autobusů vyvolaných záměrem Distribuční centrum Praha západ		
Sezónní maximum	118	bus/den
Průměrný provoz	68	bus/den
Intenzita osobní dopravy vyvolaná areálem haly Distribuční centrum Praha západ		
Sezónní maximum	1 500	OS/den
Průměrný provoz	850	OS/den

Schválená doprava je dostatečná i pro budoucí stav, nejspíše ani nedojde ke změně distribuce osobní dopravy. Změna bude u autobusové dopravy zrušením odstavných ploch. Lidé budou preferovat parkování stále blíže vstupu do podniku.

Doprava navrhovaná osobní a autobusová – teoretická

Intenzita autobusů vyvolaných záměrem Distribuční centrum Praha západ		
Sezónní maximum	100	bus/den
Průměrný provoz	58	bus/den
Intenzita osobní dopravy vyvolaná areálem haly Distribuční centrum Praha západ		
Sezónní maximum	2 110	OS/den
Průměrný provoz	1 200	OS/den

Jedná se o modelování stavu, který by mohl nastat s tím, že dochází k 95% obsazení parkoviště během směny. Tedy jedna směna přijíždí a druhá odjíždí. Víc než zde prezentovanou dopravu nelze očekávat ani v dlouhodobém horizontu.

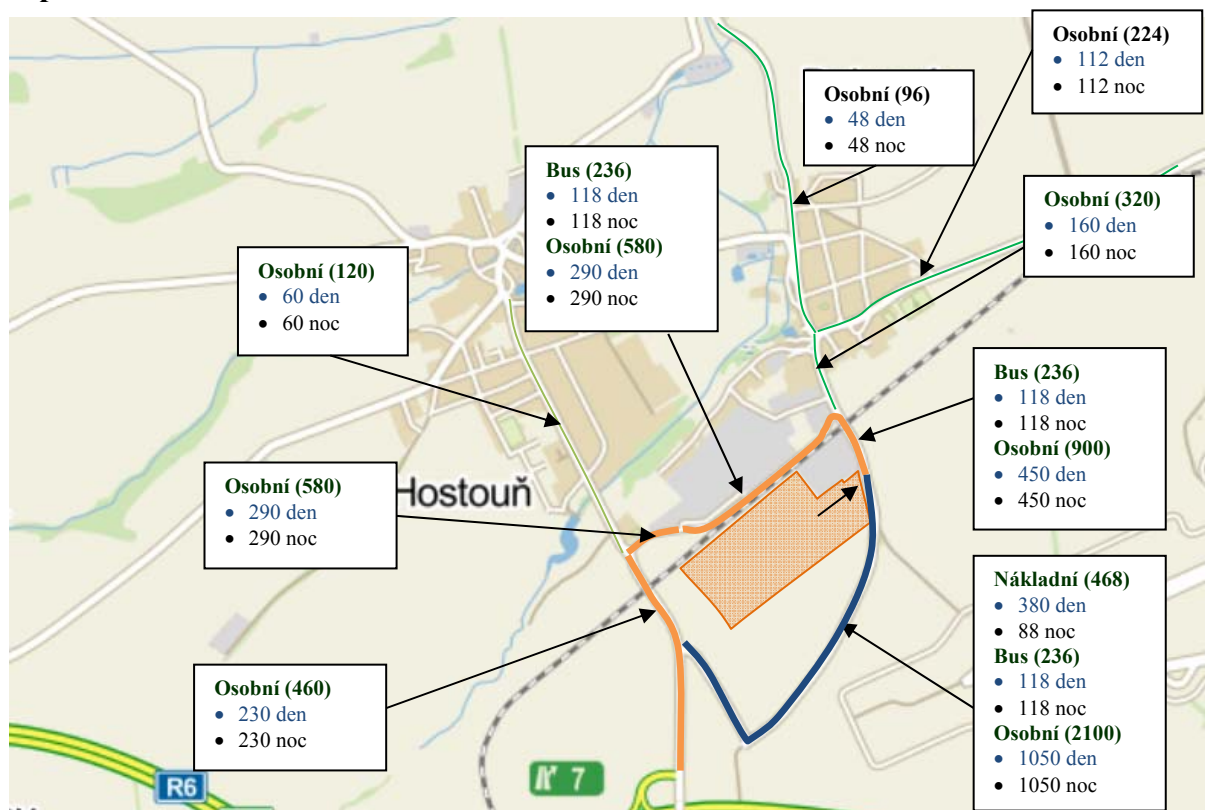
Obě varianty jsou i do budoucna přípustné.

Doprava stávající schválená nákladní – beze změn

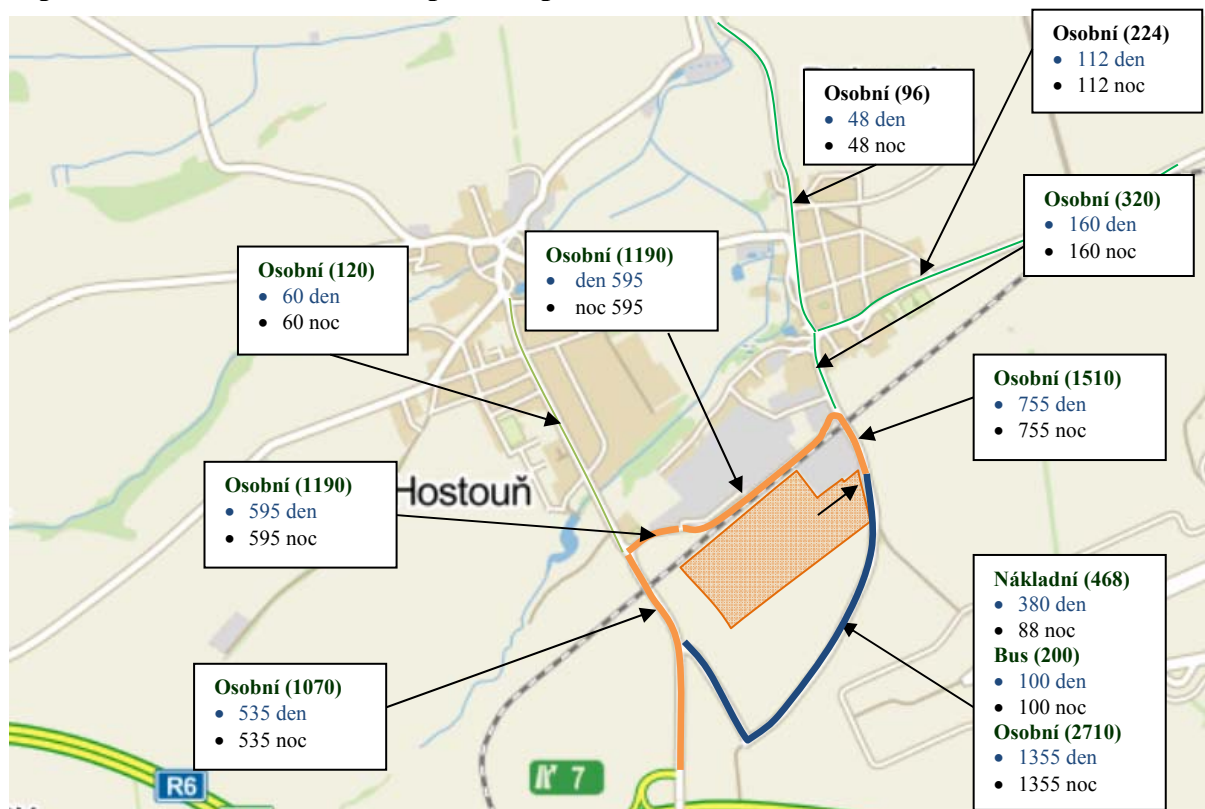
Nákladní doprava – předpokládané kapacity v rámci sezónního cyklu		
Doprava je po 8 měsících ustálená, ke kulminaci dochází ke konci roku vlivem Vánočních svátků.		
Provozní měsíce - leden, únor, březen, duben, květen, červen, červenec, srpen		
Nákladních vozidel	130	NV/den
Provozní měsíce – říjen, listopad		
Nákladních vozidel	185	NV/den
Provozní měsíce – listopad, prosinec		
Nákladních vozidel	234	NV/den

Distribuce dopravy:

Grafické řešení předpokládané distribuce dopravy vyvolané Distribučním centrem Praha západ v sezónním maximu schválené



Grafické řešení předpokládané distribuce dopravy vyvolané Distribučním centrem Praha západ v sezónním maximu dle posílení parkoviště



V rámci tabulky jsou uvedeny celkové pohyby dopravních prostředků po jednotlivých komunikacích. Jeden automobil běžně během dne jednou přijede a jednou odjede, tedy vykoná dva pohyby.

Model vychází z předpokladu již plného vytížení jednotlivých tras z blízkého okolí, kdy lidé budou dojíždět zejména ze vzdálenějších destinací. Stávající skladová zóna již vytěžila potencionální pracovníky v blízkém okolí. Doprava bude vázaná zejména na delší destinace. Tento stav samozřejmě spíše nahrává hromadné dopravě, Oznamovatel však trvá na tom mít i další variantu.

Opatření k minimalizaci negativních dopadů dopravy na obce Dobrovíz a Hostuň

Nákladní doprava se vlivem záměru měnit nebude. Všechna již navržená opatření zůstávají v platnosti. Osobní dopravu je možné limitovat v území jen minimálně, nejlepší motivací je zajištění kvalitní hromadné dopravy, kterou stále zpracovatel Oznámení doporučuje z hlediska ekologického preferovat.

Pro dopravu v území je nezbytné dokončit již probíhající zkapacitnění jižního směru – modrý úsek v mapce výše. V takovém případě je záměr napojený na hlavní komunikační síť mimo obytnou zástavbu bez zásadních omezení.

III. Údaje o výstupech

1. Ovzduší

Emise v etapě stavebních prací

Emise v podstatě nejsou, jedná se jen o nanesení barev na stávající parkovací plochy.

Emise z provozu

Liniové a plošné zdroje znečištění - Emise z dopravy

Četnost dopravy spojená s provozem záměru je uvedena v kapitole: „Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu.“ Komplexní hodnocení emisí a vlivu imisí na své okolí je součástí rozptylové studie, která je součástí příloh.

Z hlediska parkoviště je záměr dostatečně vzdálený od obytné zástavby, aby v podstatě nedošlo k zaznamenanému ovlivnění u obytné zástavby emisemi.

Vzhledem ke vzniku relativně rozsáhlých zpevněných ploch v území je nezbytné předcházet sekundární prašnosti a to řádným a pravidelným čištěním všech zpevněných ploch v území.

2. Odpadní vody

Odpadní vody vznikající při výstavbě, vody ze sociálního zázemí, technologické vody nevznikají.

Dešťové vody

Dešťová voda je svedena ze zpevněných ploch příčnými a podélnými sklony v rozmezí 2,0-2,25% do úžlabí a do vpustí a následně přes ORL svedena do stávající kanalizace areálu Komerční zóny Dobrovíz lokalita Nad tratí. Množství dešťových vod odtékající z pozemku bude při $p = 0,5$ a intenzitě 164 l/s/ha (Praha – Ruzyně) 85,2 l/s. Regulovaný odtok z retenční nádrže pak bude 40 l/s. – nemění se plocha ani způsob odvodu. Výpočet ORL je součástí kapitoly „Stručný popis technického a technologického řešení záměru“.

Hodnocení z hlediska vlivu na jednotlivé složky Natura je v rámci příloh.

3. Odpady

Nakládání s odpady se řídí Zákonem č. 185/2001 Sbírky, o odpadech a o změně některých dalších předpisů v platném znění a Vyhláškou číslo 383/2001 Sbírky, o podrobnostech nakládání s odpady v platném znění.

Kategorizace odpadů v následujícím textu je provedena podle Vyhlášky č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů.

Odpady z fáze realizace výstavby

Při přípravě záměru se předpokládá vznik stavebních odpadů uvedených v následující tabulce.

Kód	Název odpadu	Kategorie
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N

Jedná se o zbytky barev nanesených na parkoviště pro vymezení prostoru. Objem odpadů bude v jednotkách kilogramů.

Odpady z provozu

S ohledem na charakter provozu budou hlavní odpady představovat:

Kód	Název odpadu	Kategorie	Původ
13 05 02	Kaly z odlučovačů oleje	N	Odlučovač ropných látek
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	Úklid
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	Úklid
20 03 03	Uliční smetky	O/N	Úklid

Z hlediska změny oproti plochám pro parkování autobusů může dojít k nárůstu sběru kalů z odlučovačů oleje o několik kilogramů za rok, garance na výstupu ze zařízení však bude i po realizaci dodržena. U ostatních odpadů se produkce nemění, není významná z hlediska objemů.

Při nakládání s odpady v **obou fázích** (výstavba i provoz) s nimi bude dále zacházeno podle jejich skutečných fyzikálně chemických vlastností a budou tříděny dle druhů a v zájmu jejich co nejvyššího využití pro recyklaci.

V případě vzniku nebezpečných odpadů, budou tyto umístěny do zabezpečených nádob, či obalů odpovídajících povaze nebezpečné látky, tak aby bylo zamezeno úniku látek do okolního prostředí a minimalizována všechna potencionální rizika. Tyto odpady budou předávány oprávněným osobám a doklady o jejich způsobilosti budou skladovány dle předpisů. Manipulace s odpady bude zaznamenávána v průběžné evidenci a pro nebezpečné odpady bude vypracováván evidenční list pro přepravu – údržba je prováděna v rámci celého střediska.

Ostatní odpady budou vytríděné skladovány dle své povahy na místech jim určených zajištěných tak, aby byly chráněny před povětrnostními a jinými vlivy včetně odcizení.

Veškeré odpady budou předávány oprávněným osobám k využití nebo odstranění a doklady o oprávněnosti těchto osob budou archivovány po dobu danou předpisy.

Odpady po dobu výstavby zabezpečí na staveništi stavební firma provádějící čarování, tyto odpady budou následně předány oprávněné osobě k jejich využití nebo odstranění dle Zákonu 185/2001.

Odpady vznikající při ukončení provozu a stavby

Po ukončení provozu záměru v případě celkové sanace by se jednalo běžné stavební materiály bez nebezpečných vlastností. O množstvích a druzích odpadů, které by v takovém případě vznikly, lze pouze spekulovat, proto nejsou dále specifikovány. Charakter stavby i provozu však nepředpokládá vznik nebezpečných odpadů či odpadů, jejichž odstranění by bylo problematické.

4. Hluk, vibrace, záření

Etapa výstavby – jedná se jen o tiché lajnování čar, jakékoliv obtěžování hlukem u obytné zástavby lze vyloučit.

Hluk z provozu – je komplexně řešen v samostatné hlukové studii, který je součástí příloh.

Vibrace

Vibrace během provozu budou zejména působeny dopravou. Intenzita provozu ze záměru v žádném případě nedosáhne hodnot, které by mohly mít nepříznivý vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel nejbližších obytných objektů. To bude díky vzdálenosti od obytné zástavby a dominantnímu využití jižního směru dopravy.

Záření radioaktivní a elektromagnetické

Nelze předpokládat.

5. Rizika havárií

Rizika havárií jsou v tomto případě omezena pouze na:

- Běžnou havárii dopravního, manipulačního prostředku s únikem provozních kapalin, v takovém případě lze předpokládat zásah profesionálů z řad HZS. Samozřejmě je i předpokládán zachyt vlastními sorpčními prostředky i objemů menších, kdy s ohledem na blízkost EVL nelze spoléhat pouze na ORL v případě zjištění úniku.
- Riziko exploze, hoření dopravního prostředku – riziko je velmi nízké, z hlediska rizika je nejvyšší zranění osob nacházející se v blízkosti.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Chráněná území, ochranná pásma

- Posuzovaná lokalita a její okolí není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).
- V předmětné lokalitě se nenacházejí zdroje podzemních vod, záměr není umístěn v ochranných pásmech vodních zdrojů a ani v blízkém okolí se nevyskytují zdroje minerálních stolních a léčivých vod.
- Přímé dotčení lesních pozemků se nepředpokládá, objekt neleží ani v ochranném pásmu lesa.
- Záměr není v interakci s registrovanými prvky ÚSES.
- Lokalita a její širší okolí je zranitelnou oblastí podle Nařízení vlády 262/2012 Sb. o stanovení zranitelných oblastí a akčním programem.
- Záměr již neznamena zábor ze zemědělského půdního fondu.

Zvláště chráněná území

Zákon č. 114/1992 Sb., v platném znění, § 14 upravuje kategorie zvláště chráněných území (národní parky, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky) – posuzovaný záměr není v interakci.

Evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Evropsky významné lokality dle § 45 a – c zák. č. 218/2004 Sb., jenž jsou zahrnuty do národního seznamu těchto lokalit podle § 45a ve smyslu příloh NV č. 132/2005 Sb. nebo vymezených ptačích oblastí podle § 45e tohoto zákona. – Součástí příloh je hodnocení vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny panem Mgr. Ondřejem Volfem.

Chráněná území dle zákona 44/1988 o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v aktuálním znění – posuzovaný záměr není v interakci.

Území historického, kulturního nebo archeologického významu - pravěké nálezy na území nejsou dosud známy, nelze je však jednoznačně vyloučit.

I. Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

1. Ovzduší a klima

Klimatické faktory

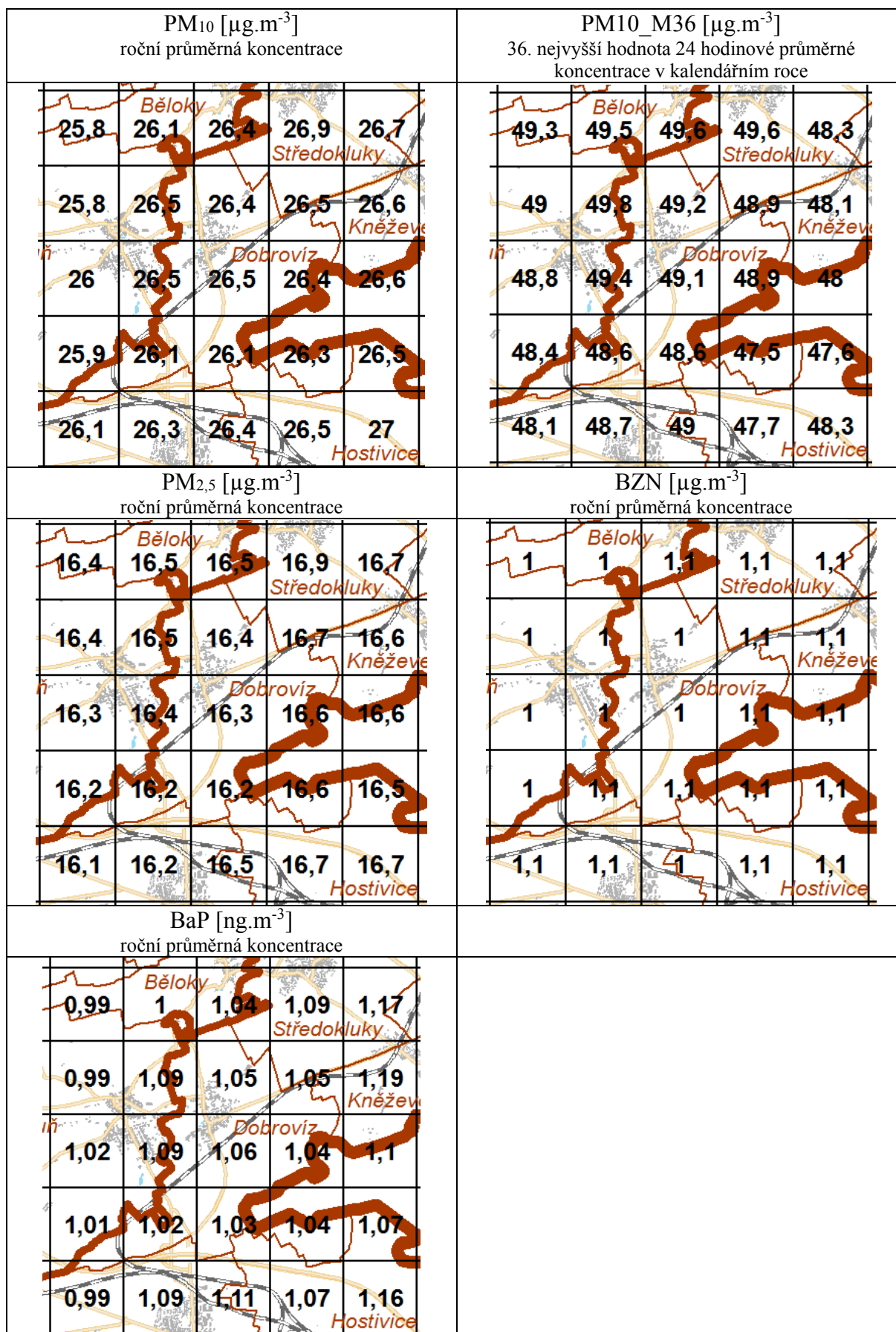
V ČR se vyskytují tři klimatické oblasti: teplá, mírně teplá a chladná. Danou oblast můžeme podle klasifikace E.Quitta zařadit do oblasti T2 - charakteristické pro tuto oblast je dlouhé, teplé a suché léto s krátkým přechodným obdobím s teplým až mírně teplým jarem a podzimem. Zima je pak krátká mírně teplá suchá až velmi suchá s velmi krátkou dobou sněhové pokrývky.

Klimatické ukazatele oblasti T2	Průměrné hodnoty za rok
Počet letních dnů	50-60
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	160-170
Počet mrazivých dnů	100-110
Počet letních dnů	30-40
Průměrná teplota v lednu	-2°C až -3°C
Průměrná teplota v červenci	18°C až 19°C
Průměrná teplota v dubnu	8°C až 9°C
Průměrná teplota v říjnu	7°C až 9°C
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	90-100 [mm]
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350-400 [mm]
Srážkový úhrn v zimním období	200-300 [mm]
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40-50
Počet zamračených dnů v roce	120-140
Počet jasných dnů v roce	40-50

Imisní pozadí

Dle podkladů se jedná o lokalitu s průměrnou až podprůměrnou kvalitou ovzduší v rámci ČR. Za problematictější lze označit emisní zátěž PM₁₀, která dosahuje v lokalitě hraničních hodnot, neboť 36 nejvyšší hodnota je 49,4 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, zákon uvádí počet překročení za rok 35 a imisní limit 50 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Koncentrace v jednotlivých sledovaných bodech – pětileté klouzavé průměry 2009 - 2013									
NO ₂ [μg.m ⁻³] roční průměrná koncentrace					SO ₂ [μg.m ⁻³] 4. nejvyšší hodnota 24 hodinové průměrné koncentrace v kalendářním roce				
15.2	15.8	21.8	22	18.8	25.4	25.5	25.9	25.9	26.4
15.2	16.2	16.7	21.9	29	25.5	25.5	25.8	25.9	26
15.5	16	17.6	23.7	28.5	25.1	24.9	25.3	25.3	25.1
16.3	21.3	26.2	23.6	19.3	24.7	24.7	25	25	24.8
21.4	25.9	23.1	22	22.9	24.5	24.4	23.8	23.9	23.9



2. Voda

Povrchové vody

Část nad tratí

ID povodí:	1
Mezinárodní ID (oblasti) povodí:	CZ_5000
Název povodí:	Labe
Plocha povodí na území ČR, km ² :	49 932,87
Počet obcí (na území ČR):	3 979
Počet městských částí:	57
Číslo hydrologického pořadí:	1-12-02
Název povodí 3. řádu:	Vltava od Rokytky po ústí
Číslo hydrologického pořadí:	1-12-02-0230-0-00
Název toku:	Dobrovízský potok
Plocha hydrologického povodí:	7,41 km ²
Plocha povodí od pramene k závěrnému profilu:	7,41 km ²

Část pod tratí

ID povodí:	1
Mezinárodní ID (oblasti) povodí:	CZ_5000
Název povodí:	Labe
Plocha povodí na území ČR, km ² :	49 932,87
Počet obcí (na území ČR):	3 979
Počet městských částí:	57
Číslo hydrologického pořadí:	1-12-02
Název povodí 3. řádu:	Vltava od Rokytky po ústí
Číslo hydrologického pořadí:	1-12-02-0100-0-00
Název toku:	Únětický potok
Plocha hydrologického povodí:	18,47 km ²
Plocha povodí od pramene k závěrnému profilu:	18,47 km ²

Podzemní vody

Útvary podzemních vod základní vrstvy

ID útvaru:	62500
Mezinárodní ID útvaru:	CZ_GB_62500
Název útvaru:	Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy
Plocha, km ² :	1 181,54
ID hydrogeologického rajonu:	6250
Název hydrogeologického rajonu:	Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy
Horizont:	2
Pozice:	základní vrstva
Geologická jednotka:	horniny krystalinika, proterozoika a paleozoika

Dílčí povodí:	Dolní Vltava
Mezinárodní ID oblasti povodí:	CZ_5000
Povodí:	Labe
Správce povodí:	Povodí Vltavy, státní podnik
Stav útvaru podzemních vod	
Kvalitativní stav:	dobrý
Chemický stav:	nedosažení dobrého stavu
Trend znečištění:	neměnicí se
Referenční datum hodnocení stavu:	31.12.2009

Záměr není součástí CHOPAV (Chráněná oblast přirozené akumulace vod).

Přímo v předmětné lokalitě se nenacházejí zdroje podzemních vod, záměr není umístěn v ochranných pásmech vodních zdrojů a ani v blízkém okolí se nevyskytují zdroje minerálních stolních a léčivých vod.

Plánovanou realizací nedojde k zásahu do hydrogeologické situace v lokalitě.

3. Půda

Oblast patří dle Taxonomické Klasifikace Systému Půd (TKSP) mezi Hnědozemě pelické, Pararendziny arenické a Kambizemě pelické.

Záměr již neznamená zábor ze zemědělského půdního fondu.

Přímé dotčení lesních pozemků se nepředpokládá, objekt neleží ani v ochranném pásmu lesa.

4. Horninové prostředí a přírodní zdroje

Z hlediska geomorfologického členění území České republiky náleží řešené území:

Systém:	Hercynský
Provincie	Česká vysočina
Subprovincie	Poberounská soustava
Oblast:	Brdská soustava
Celek:	Pražská plošina
Pocelek:	Kladenská tabule
Okrsek:	Hostivická tabule

Pražská plošina je geomorfologický celek (podsoustava), která se rozkládá ve středních Čechách, zhruba na území hlavního města Prahy a v jeho západním a jihovýchodním okolí. Rozloha celku činí 1 128 km² její nadmořská výška se pohybuje od 170 metrů (údolí Vltavy před Kralupy u Chvatěrub) po 435 metrů (lesnatá planina *Na rovinách* asi ½ km severovýchodně od Srb na západním Kladensku). Základ reliéfu představuje tabule, protnutá úzkým a hlubokým údolím řeky Vltavy, které se v jejím středu otevírá v Pražskou kotlinu. Zatímco okrajové části Pražské plošiny jsou charakteristické malou členitostí s výškovými rozdíly nejvýše desítek metrů, směrem k Vltavě drobné potoky vytvořily síť výrazně se zahlubujících úzkých údolí s převýšeními přesahujícími 100 m. Na území celku leží převážná část Prahy (vyjma okrajových severovýchodních čtvrtí a Zbraslavi), z dalších významnějších sídel pak např. Kladno, Slaný, Roztoky, Hostivice, Říčany a Úvaly. Z velkoplošných chráněných území zasahuje na jihozápad Pražské plošiny CHKO Český kras.

[http://cs.wikipedia.org/wiki/Pražská_plošina]

Geologické poměry

V 07/2005 byl proveden Inženýrsko-geologický, geotechnický a hydrogeologický průzkum firmou K-K průzkum.

„Předkvartérní skalní podklad je tvořen horninami svrchní křídý – písčitémi slínovci (opukami) bělohorského souvrství. Místy obsahují podíl křemitých jehlic – spongií o vložkách mocnosti 0,1 – 0,3m, jejich pevnost tak lokálně vzrůstá. Pod opukami se nacházejí měkčí slínité bělohorské jílovce o mocnosti 1,4m v úrovni 14,0–15,4m pod terénem. Dále pokračují glaukonické pískovce korycanských vrstev s průměrnou mocností okolo 1m (hloubka cca 15,4–16,1m pod terénem) Korycanské vrstvy pokračují vrstvou kaolinických pískovců, jejichž mocnost je odhadována na 8–12m.

Kvartérní pokryv v přímém nadloží skalního podkladu tvoří deluviální sedimenty – písčitojilovité hlíny, jílovité hlíny a písčité hlíny tuhé až pevné konzistence s úlomky opuk v mocnosti 0,5 až 1,5m, limitně 2,4m. Následují plošně pravidelné eolické – deluviální sedimenty v mocnosti obvykle 1,3 m. Na tyto sedimenty navazují eolické sedimenty představované sprašemi. Vyskytují se zejména ve střední části zájmového území, jižně od železniční trati v mocnostech cca 2m. Na okrajích oblasti bud' zcela chybí, nebo mají jen několika decimetrovou mocnost.

Hydrogeologické poměry

Jedná se o území s příznivými hydrogeologickými poměry pro navrhovanou zástavbu. Hlavní zvodeň je naražená v 15,7m a ustálená v 12,2m. Inženýrsko-geologické hodnocení území lze předpokládat, že základové poměry na jednotlivých stavenišťích objektů se nebudou výrazně měnit a i průběh vrstev jednotlivých typů základových půd bude víceméně subhorizontální. V zájmovém území se vyskytují následující základní geotechnické typy půd.

GT1 – sprašoidní zeminy

Celkově podmínečně vhodné pro zakládání nenáročných konstrukcí, nevhodné pro zakládání objektů náročné konstrukce. Jedná se o zeminy náchylné k prosedavosti, jsou rozbřídavé a nebezpečně namrzavé. Při odkrytí je nutné dbát na ochranu v základové spáře proti negativním klimatickým vlivům. (Edef = 4–5 Mpa) Lze je použít k méně náročným zásypům za optimálních podmínek

GT2 – jílovité hlíny

Obdobné sprašoidním zeminám, dosti stlačitelné. Pevnostní charakteristiky obdobné jako GT1.

GT3 - deluvia na křídlových slínovcích

Z hlediska zařazení dle ČSN 73 1001 je představují zeminy na rozhraní tříd F4,F3–F2 a G4, mocnosti od 0,1 do 2,4m. Jsou únosnější než sprašoidní zeminy. Jsou vnitřně nehomogenní, a tím rizikové k nestejnoměrnému sedání plošných základů. (Edef = 5–17Mpa) Deluvia jsou namrzavá až nebezpečně namrzavá. Použití do zásypu je limitováno aktuální vlhkostí jemnozrnné výplně.

GT4 – zvětralé, silně rozpukané a rozvolněné slínovce

Zařazením dle ČSN 73 1001 odpovídají horninám R5 s přechody do R4. Poměrně kvalitní základové půdy se střední únosností, vhodné pro plošné zakládání v severní oblasti území.

GT5 - pevné, středně rozpukané slínovce

Představují vysoce únosné základové půdy tříd R4–R3. Lze použít pro hlubinné zakládání na pilotách.

GT6 – navětralé spongilitické slínovce

Představují vysoce únosné základové půdy tříd R3–R2. Mocnost pouze 0,1–0,3m. Ve vyšší mocnosti mohou představovat ztížení zemních prací.

Posudek o stanovení radonového indexu pozemku

Na základě výsledků měření radonu zpracované firmou K + K průzkum s.r.o. v červenci 2005 je hodnocené území zařazeno mezi pozemky s nízkým radonovým indexem pozemku. Proto nejsou požadována žádná zvláštní ochranná opatření proti pronikání radonu z podloží do budovy.“

Přírodní zdroje

V zájmovém území ani v bezprostředním okolí nejsou evidována ložiska výhradních nebo nevýhradních surovin.

Poddolování - není v území evidováno.

5. Fauna a flóra

Flóra a flóra.

Jedná se již o zpevněnou plochu, v okolí probíhají sadové úpravy. Lze tedy tvrdit, že výstavbou nebude dotčena chráněná flóra, fauna ani nedojde k ohrožení lesa.

6. Ekosystémy a chráněná území

Maloplošná, velkoplošná chráněná území

Zájmové území posuzované výstavby se nenachází na území ani v ochranném pásmu Národní přírodní památky, Národní přírodní rezervace, Přírodní památky, Přírodní rezervace, Chráněné krajinné oblasti, Národního parku.

Evropsky významné lokality, ptačí oblasti

Evropsky významné lokality dle § 45 a – c zák. č. 218/2004 Sb., jenž jsou zahrnuty do národního seznamu těchto lokalit podle § 45a ve smyslu příloh NV č. 132/2005 Sb. nebo vymezených ptačích oblastí podle § 45e tohoto zákona. – Součástí příloh je hodnocení vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny panem Mgr. Ondřejem Volfem.

Evropsky významná lokalita [1] Územní ochrana	
KOD	5389
KAT	EVL
NAZEV	Zákolanský potok
ROZL	10,1023
SITECODE	CZ0213016
REGION	c
KAT_CHU	PP
ES	ne
ZMENAG	20050101
ZMENAT	20050101
AREA	101022,663578
LEN	28589,0612616593

Územní systémy ekologické stability

Územní systém ekologické stability (dále ÚSES) je vybraná soustava ekologicky stabilnějších částí krajiny, účelně rozmístěných podle funkčních a prostorových kritérií – tj. podle rozmanitosti potenciálních přírodních ekosystémů v řešeném území, na základě jejich prostorových vazeb a nezbytných prostorových parametrů (minimální plochy biocenter, maximální délky biokoridorů a minimální nutné šířky), dle aktuálního stavu krajiny a společenských limitů a záměrů určujících současné a perspektivní možnosti kompletování uceleného systému (Míchal I., 1994).

Dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění je územní systém ekologické stability krajiny vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu.

Záměr není v interakci s registrovanými prvky ÚSES.

7. Krajina

Okolní krajina je charakterizována velkým rozsahem zemědělsky obdělávaných ploch. Pro oblast byl charakteristický venkovský ráz krajiny s rozmístěním obcí 3-4 km od sebe, tak jak postupně sídla vznikala při obhospodařování krajiny. Klasický krajinný ráz narušuje přítomnost Letiště Václava Havla východně od Dobrovíze, rovněž již jej pozměňuje i stávající areál Komerční zóny Dobrovíz a další komerční objekty v jejím sousedství. Přírodně zachovalejší část krajiny lze najít pouze v údolí podél Dobrovízkého potoka.

Zařazení krajiny dle typologické klasifikace:

Dle typologické klasifikace krajiny leží posuzovaný záměr na pomezí krajinného typu 1Z1.

I. Typologická řada podle charakteru osídlení krajiny

(členění vychází z období, kdy se krajina stala sídelní, tj. člověkem osvojená)

1 – Staré sídelní krajiny Hercynika (13,14% území ČR)

II. Typologická řada podle využití krajiny

(členění vychází z charakteristik současného využívání území)

Z – Zemědělské krajiny (21,32% území ČR)

III. Typologická řada podle reliéfu krajiny

(členění vychází výhradně z charakteristik reliéfu)

1 – krajiny běžných plošin a pahorkatin Pannonica (11,57% území ČR)

Realizací nevzniká nová charakteristika v území.

Významné krajinné prvky - jiným typem území se zvýšenou ochranou přírodních hodnot jsou tzv. **významné krajinné prvky (VKP)**. VKP se sice neřadí mezi ZCHÚ, oproti zbytku krajiny mají ale přeci jenom zvýšenou právní ochranu. Co se pod pojmem VKP rozumí, definuje zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny:

VKP jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části přírody, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP,...

Posuzovaný záměr není v přímé interakci s registrovanými VKP.

8. Obyvatelstvo

Nejbližší obytná zástavba od záměru diskutována v kapitolách dříve, kde je i analyzován vliv na jednotlivé složky životního prostředí.

Obec Dobrovíz se nachází v okrese Praha-západ, kraj Středočeský, asi 16 km západně od centra Prahy a 5 km severozápadně od Hostivice. Ke dni 28. 8. 2006 zde žilo 477 obyvatel. Součástí obce je též samota Žákův Mlýn. První písemná zmínka pochází z roku 1238. Tehdy ves získal klášter na Zderaze darem od Všeboha z Hrabšic. Skutečný vznik vesnice se ale předpokládá již v období raného středověku.

Obec Hostouň se nachází 16 km západně od centra Prahy, v okrese Kladno, kraj Středočeský. Ke dni 13. 11. 2009 zde žilo 959 obyvatel. V posledních letech počet obyvatel obce mírně vzrůstá, hlavně díky výstavbě rodinných domů. Zájem o bydlení v Hostouni roste hlavně z důvodu poměrně výhodné polohy nedaleko Prahy. [<http://cs.wikipedia.org>]

9. Hmotný majetek

Rozsah se změnou užívání nemění.

10. Kulturní památky

Vzhledem k ukončené výstavbě se nepředpokládají archeologické nálezy.

D. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNĚ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

I. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

Každá antropogenní činnost je určitým zdrojem rizika jak pro člověka, tak i životní prostředí. Zvyšující se míra zdravotních i ekologických rizik se může následně projevit v poklesu odolnosti organismu.

Cílem ochrany životního prostředí a zdraví je nalezení takového vyrovnaného systému životního prostředí a lidské činnosti, jehož cílem by byl akceptovatelný rozvoj antropogenních aktivit, kvality životního prostředí a kvality života a zdraví.

1. Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Zatížení obyvatelstva hlukem, emisemi z provozu a dalšími faktory jsou diskutovány v příslušných kapitolách dále.

Narušení faktoru pohody – záměr jako takový je v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby a vlivy přímo ze záměru jsou minimalizovány dostupnými opatřeními. Na místě parkoviště pro autobusy vzniká parkoviště pro automobily.

Turistický tras se záměr přímo nedotýká, na komunikacích III. třídy, které záměr využívá, jsou značeny cyklistické stezky. Existence těchto tras je pozitivní i pro budoucí zaměstnance, kteří budou moci využívat i kol při dopravě do práce.

Objektivně záměr neznamená nárůst zaměstnanců, novou potřebu dopravy, ale přípravu na situaci, kdy by se mohly měnit návyky zaměstnanců ve prospěch osobní dopravy, tedy se jedná o přípravu na změnu návyků spojených s dlouhodobým horizontem deseti a více let.

2. Vlivy na ovzduší a klima

Emise z výstavby

Jsou zcela minimální, jde jen o nanesení barev na komunikaci.

Emise z provozu

Záměr vytváří dopravní zatížení spojené s dopravou zaměstnanců. Dle modelování v rámci rozptylové studie je záměr dostatečně vzdálený od obytné zástavby, aby Emise z dopravy byly akceptovatelné v území.

Vliv na klima

Je pochopitelné, že hromadná doprava je z hlediska ekologického výhodnější, pro řadu lidí je však jízda automobilem, jeho vlastnictví nezbytným vyjádřením svého statutu, způsobem seberealizace, které je společností akceptováno. Podobně má negativní vliv na klima člověk například v nadměrném využívání letecké dopravy. Rozptylová studie prokazuje, že vliv přímo na území bude minimální. Oznamovatel nemůže ze své pozice ovlivnit tradice a nálady ve společnosti.

3. Vlivy na hlukovou situaci a eventuelně další fyzikální a biologické charakteristiky

Hodnocení hlukové zátěže je nezbytné realizovat proto, že hluk není o nic méně nebezpečný než znečišťování ovzduší, vody nebo půdy. Lze definovat specifické i nespecifické důsledky hluku na zdraví obyvatel. Mezi základní se uvádějí:

- *akutní nebo chronické poškození sluchového orgánu s následným ireverzibilním poškozením sluchu,*
- *funkční poškození sluchového orgánu nebo vestibulárního aparátu s projevy současného posunu sluchového prahu,*
- *funkční poruchu vnímání s projevy zhoršeného rozlišování zvukových signálů,*
- *funkční poruchu útlumu, projevující se zvýšenou náchylností k poruchám spánkového cyklu,*
- *funkční poruchu regulačních a zejména negativních a vegetativních fenoménů s projevy v oblasti zažívacího systému, hluková hladina 65 dB (A) je hranicí, od které je u zdravých osob ovlivňován vegetativní nervový systém,*
- *funkční poruchu motorických a psychomotorických funkcí, která má důsledky i v oblasti pracovního výkonu,*
- *funkční poruchu emocionální rovnováhy a projevy subjektivního obtěžování,*
- *Dříve než lze zaznamenat chorobné změny, projevuje se snížení produktivity práce při zvýšení hladiny hluku o 1 dB nad 75 dB o 1%, nad 85 dB o 2%.*

Autorizační návod AN 15/04 verze 2 k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku z ledna 2007 uvádí následující prahové hodnoty účinků hlukové zátěže pro denní dobu:

Tabulka č. 1

Prahové hodnoty prokázaných účinků hlukové zátěže – denní doba ($L_{Aeq, 6-22 h}$)						
Nepříznivý účinek	[dB]					
	< 50	50-55	55-60	60-65	65-70	70+
Sluchové postižení ☐						
Zhoršené osvojení řeči a čtení u dětí						
Ischemická choroba srdeční						
Zhoršená komunikace řeči						
Silné obtěžování						
Mírné obtěžování						

- ☐ přímá expozice hluku v interiéru

(zdroj: An 15/04 verze 2)

Hluk z provozu záměru

Samotné parkoviště je umístěné částečně skryté za zemním valem s rezervou v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby. Doprava vyvolaná změnou ve snížení využívání autobusové dopravy bude postupná v řádu desetiletí. Během této doby bude docházet k technologickému rozvoji dopravních prostředků, s tím je i spojen i pokles akustické zátěže spojené s jejich provozem. Lze tvrdit, že z hlediska akustického bude změna v dopravě v území nezaznamatelná.

Hluk z výstavby

Hluk z výstavby je spojen s nanesením čar na plochu, jedná se o nezaznamatelný provoz u obytné zástavby.

Vibrace

Vliv přenosu vibrací na obyvatelstvo bude vzhledem k povaze osobní dopravy zcela minimální.

4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Dešťové vody jsou řešeny komplexním systémem retence s následným částečným zásakem a odpouštěním dešťových vod dle schváleného harmonogramu do Dobrovízkého potoka. Dešťová kanalizace je vybavena rovněž ORL pro zachyt případných ropných látek. Řešení je již vytvořeno a změnou se nebude měnit.

Kvalita povrchových a podzemních vod musí být nedotčena, to souvisí s prevencí opatření, které by mohly způsobit kontaminaci ropnými látkami z vozidel při přepravě při havárii. Tato situace se nepředpokládá, nelze ji však nikdy vyloučit. Navržený systém však poskytuje garanci, že řešení v rámci areálu je přijatelným řešením v území.

Hodnocení vlivu na EVL bylo provedeno Mgr. Ondřejem Volfem.

5. Vlivy na půdu

Záměr vzniká na místě zpevněných ploch bez zásahu do ZPF.

6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Nedojde k ovlivnění horninového prostředí.

7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Vzhledem k umístění nelze předpokládat významné vlivy na faunu a flóru v oblasti.

Nejbližší lesní porosty jsou dostatečně vzdáleny, negativní dopady na les důsledkem provozu se nevyskytnou.

Bylo provedeno komplexní hodnocení vlivu záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny z února 2014 panem Mgr. Ondřejem Volfem. Závěry v jeho studii prezentované jsou převzaty do návrhu opatření k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí v příslušné kapitole tohoto dokumentu. Za předpokladu dodržení všech opatření vyplývajících jsou i vlivy na EVL Zákolanský potok plně akceptovatelné.

Migrační území zvěře rovněž nebude dotčeno nad míru stávající.

8. Vlivy na krajinu

Jedná se pouze o nanesení rastru na stávající zpevněnou plochu. Jedná se o parkovací plochy. Vliv na krajinný ráz je zcela minimální.

9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

V místě stavby se žádné architektonické ani archeologické památky nenacházejí. Hmotný majetek nebude zasažen nad míru stávající.

10. Vlivy na infrastrukturu a funkční využití území

Dopravní systém bude beze změn.

Aktuálně je řešen samostatnými projekty obchvat Dobrovíže.

V rámci realizace projektu je i řešeno zprůchodnění stávající komunikace III/0073 jižně od záměru, aby tuto trasu mohla využít bez problémů nákladní i osobní vozidla.

II. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci

Nároky na vstupy

Záměr vyžaduje malé množství elektrické energie na osvětlení.

Výstupy

Z hlediska ovzduší bude docházet k uvolňování zplodin z provozu dopravních prostředků. Za tímto účelem byla zpracována i rozptylová studie popisující vlivy jednotlivých znečišťujících látek na obytnou zástavbu.

Z hlediska odpadů během provozu budou vznikat běžné druhy odpadů. Ty nemohou mít při správném nakládání žádné negativní dopady na složky ŽP.

Emise hluku – nedojde k ovlivnění obytné zástavby ani jiných objektů zájmu v okolí nad rámec daný platnými hygienickými předpisy při dodržení všech dostupných opatření.

Dešťové vody – odlučovače ropných látek budou garantovat plnění garantovaných limitů jak s autobusy, tak s osobními automobily, z hodnocení Natura vyplývá, že je záměr v území přijatelný. Je nepopiratelným faktem, že autobusy jsou obecně v lepším technickém stavu a pod důslednější kontrolou než osobní vozidla, rovněž obměna vozového parku je vyšší. U osobních aut i autobusů za běžných okolností nedochází k únikům organických látek vyjma drobné kondenzace na výfucích. Spolu s vodou na výfuku jsou i zachycovány i organické látky, tyto bez problémů zachytí instalované ORL. Větší uniky v případě havárie, špatného technického stavu je nezbytné vyčistit vhodným sorbentem, to se také bude dít. Takové stavy však mohou nastat zcela výjimečně. Čištění vod na výstupu a další opatření garantují splnění velmi přísných kritérií.

Shrnutí

Realizací záměru nedojde k významnějšímu negativnímu ovlivnění životního prostředí v blízkém i vzdálenějším okolí.

Žádná z jednotlivých složek životního prostředí ani životní prostředí jako celek nebude ovlivněno nad míru trvale udržitelného rozvoje.

III. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice

Předkládaný záměr nebude zdrojem negativních vlivů přesahujících státní hranice. Záměr je realizován v dostatečné vzdálenosti od státní hranice.

IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, případně kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

Navržené řešení vychází z předpokladu, aby bylo v maximální míře zabezpečeno proti nestandardním stavům a možným haváriím.

Technická a organizační opatření

Opatření jsou rozdělena do třech základních částí a to na územně plánovací a předprojektová opatření, opatření pro období výstavby a období pro vlastní provoz.

Fáze územně plánovací a předprojektová opatření

- Pro projekt jsou závazné právní a technické normy ČR, rozsah daný tímto rámcem je pro záměr zcela dostatečný.

Fáze výstavby

- Pro projekt jsou závazné právní a technické normy ČR, rozsah daný tímto rámcem je pro záměr zcela dostatečný.

Fáze provozu

- Automatické je dodržování provozních, zákonných předpisů a vedení řádné evidence dle zákonného rámce.
- Provádět pravidelné úklidy zpevněných ploch, aby byla v maximální míře omezena prašnost.
- Provádět pravidelné obhlídky parkoviště a v případě zjištění nestandardní kontaminace ploch parkoviště organickými látkami tyto bezodkladně sanovat.

Riziko rozsáhlejšího poškození složek životního prostředí či ohrožení zdraví obyvatelstva přichází v úvahu v případě mimořádné události. V případě uvedených havarijních situací menšího rozsahu je míra rizika přijatelná, neboť existuje možnost účinného sanačního zásahu.

V. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů

V rámci výpočtů jednotlivých výstupů a vstupů provozu se postupovalo dle běžných metod a ukazatelů.

Snaha zpracovatele byla z uvedených důvodů spíše nadsadit parametry, které se promítají do vlivů na životní prostředí tak, aby nedošlo k jejich podcenění. To se týká zejména nároků na vstupní materiály, média a energie, které jsou vždy na horní mezi odhadů a výpočtů a především skutečnosti, že veškeré parametry byly vypočítávány nikoliv na průměrný stav ale na maximální kapacitu zařízení.

Při zpracování dokumentace bylo postupováno v následujících krocích:

- sběr vstupních dat a informací,
- vyhodnocení archivních podkladů, rešerše odborné literatury,
- analýza vstupů,
- modelové výpočty,
- vyhodnocení a srovnání s požadavky legislativy,
- zpracování oznámení.

Použité podklady pro zpracování dokumentace:

- Místní šetření,
- Informace od oznamovatele,
- Podklady od projektanta stavby - RotaGroup s.r.o.,
- Další zdroje jsou uvedeny panem Mgr. Ondřejem Volfem v rámci zpracování hodnocení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti,
- Zákony, nařízení vlády, vyhlášek České republiky, EU související se záměrem,
- Údaje z katastru nemovitostí, ČHMÚ, Internetové stránky Českého geologického ústavu a Geofondu Praha, Internetové stránky Výzkumného ústavu vodohospodářského TGM Praha, Internetové stránky Středočeského kraje, internetové stránky www.portal.gov, Internetové stránky www.mapy.cz, www.irz.cz, www.mapy.google.com, Google Earth a dalších,
- Vlastní zkušenosti s obdobnými provozy.

Lze konstatovat, že zpracovatel oznámení měl dostatečné podklady pro objektivní posouzení záměru.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Jedná se o změnu využívání stavby z parkoviště pro autobusy na parkoviště pro osobní vozidla.

Z hlediska variantního lze konstatovat, že z obecného principu je lepší volbou doprava hromadná, která klade menší nároky na fosilní zdroje. Oznamovatel bude usilovat o motivaci zaměstnanců využívat hromadnou dopravu. Nutit je však nemůže. Z tohoto hlediska je pak daleko lepší, aby auta stála na udržovaném parkovišti než podél komunikací. Oznamovatel tak předchází možným budoucím komplikacím.

De modelování jsou obě varianty i nadále přípustné a lze očekávat spíše plynulý přechod jedné do druhé než skokovou změnu.

F. ZÁVĚR

Z hodnocení vlivu záměru na životní prostředí vyplývá, že realizace a provoz nebudou mít významný negativní vliv na životní prostředí při respektování stanovených postupů a technologií, které povedou k minimalizaci negativních dopadů na životní prostředí.

V rámci zpracování nebyly shledány důvody, které by vedly k negativnímu hodnocení plánované „**Komerční areál Dobrovíz a.s. – Hala č. 10, Parkoviště Etapa 2.**“

Vzhledem k dobrým výsledkům hodnocení vlivů stavby je možné záměr „**Komerční areál Dobrovíz a.s. – Hala č. 10, Parkoviště Etapa 2**“ akceptovat.

G. VŠEOBECNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Název: Komerční areál Dobrovíz a.s. – Hala č. 10, Parkoviště Etapa 2

Zařazení: Dle přílohy č. 1 k Zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů jde o záměr podle přílohy č. 1. kalorie II.:

- bod 10.6 - nové průmyslové zóny a záměry rozvoje průmyslových oblastí s rozlohou nad 20 ha. Záměry rozvoje měst s rozlohou nad 5 ha. Výstavba skladových komplexů s celkovou výměrou nad 10000 m² zastavěné plochy. Výstavba obchodních komplexů a nákupních středisek s celkovou výměrou nad 6000 m² zastavěné plochy.

Parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 500 parkovacích stání v součtu pro celou tavbu.

Záměr podléhá zjišťovacímu řízení podle Zákona 100/2001 Sb.

Umístění záměru:

Kraj:	Středočeský
Okres:	Praha-západ
Obec:	Dobrovíz
Katastrální území:	Dobrovíz
Pozemky:	416/59 a 416/1

Charakter záměru:

Původně plánovaná odstavná plocha pro autobusy je již v současnosti vybudovaná – na místě bývalého projektu výstavby „Areálu D10“ vedle již realizovaného parkoviště vznikla odstavná plocha pro autobusy – 68 odstavných míst, požadavek byl na základě analýzy dopravy spojené se záměrem. Autobusy měly dorazit na odstavnou plochu před koncem směny, tak aby plynule najížděly do areálu po konci směny a zaměstnanci byli bez zdržení odvezeni domů.

Nově bude běžnou barvou na komunikace na stávající zpevněné plochy nakreslen rastr pro osobní automobily namísto čar pro autobusy a vznikne 642 parkovacích míst. Systém odvodu dešťových vod ani žádný jiný parametr stavby se nemění, odlučovače ropných látek budou mít rovněž stejné garance jako doposud. Změna je v povaze dopravy a s ní souvisejícími emisemi hluku, znečišťujících látek – provoz autobusů bude modelově nahrazen osobní dopravou pro případ naplnění výhledů budoucího provozovatele.

Zdůvodnění potřeby záměru:

Budoucí provozovatel - firma Amazon - pochází z USA. V rámci své firemní politiky usiluje o jednotnou koncepci a design svých poboček v rámci celého světa. Design je významně ovlivněn místem vzniku koncepce, kdy v USA je běžná doprava osobními vozidly takřka u všech zaměstnanců. Hromadná doprava autobusy, která je u nás běžná, není součástí původní koncepce firmy. Budoucí provozovatel na základě své vize předpokládá, že výhledově dojde k takovému ekonomickému rozvoji, že si bude moci dovolit více zaměstnanců využít osobní dopravy.

Realizaci záměru se nebude měnit počet zaměstnanců pracujících v podniku, pouze chce být budoucí provozovatel připraven na výhledovou změnu v chování svých zaměstnanců. Přestože lze předpokládat, že díky dlouhodobým tradicím v ČR taková změna nenastane v horizontu desetiletí, je zpracován zátěžový model osobní dopravy, který by mohl nastat v území v sezónní špičce před Vánoci.

Z hlediska variantního lze konstatovat, že z obecného principu je lepší volbou doprava hromadná, která klade menší nároky na fosilní zdroje. Oznamovatel bude usilovat o motivaci zaměstnanců využívat hromadnou dopravu. Nutit je však nemůže. Z tohoto hlediska je pak daleko lepší, aby auta stála na udržovaném parkovišti než podél komunikací. Oznamovatel tak předchází možným budoucím komplikacím.

Z hlediska posouzení dopadů provozu na jednotlivé složky životního prostředí nebyly prokázány žádné vlivy, které by mohly životní prostředí nezvratně poškodit. Provoz bude splňovat veškeré hygienické limity a požadavky právních předpisů v životním prostředí. Realizace záměru za předpokladu dodržení všech norem, pracovní a technologické kázně, řádné evidence a zacházení s odpady, navržených opatření nepřinese pro okolí žádná rizika bezpečnostní, ekologická ani požární, která by mohla nepříznivě působit na okolí.

Náplň záměru lze hodnotit jako přijatelnou v řešeném území.

Datum zpracování dokumentace: 07/2015

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele
oznámení:

Ing. Vraný Miroslav

Farm Projekt

Jindřišská 1748

530 02 Pardubice

tel . 466 675 509, 602 434 897

Na oznámení spolupracovali:

Mgr. Ondřej Volf, zpracovatel Hodnocení vlivů
záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti,
podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody
a krajiny

Ing. Martin Vraný

H. PŘÍLOHY

1.	Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace	44
2.	Stanovisko krajského úřadu dle §45i odst. 1 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny	45
3.	Umístění záměru – širší vztahy	47
4.	Evropsky významné lokality	47
5.	Situace se zákresem do mapy KN	48
6.	Situace záměru schválená	49
7.	Situace záměru navrhovaná	50

1. Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace

MĚSTSKÝ ÚŘAD HOSTIVICE

Stavební úřad

Husovo nám. 13, 253 80 Hostivice

Oprávněná úřední osoba: ing. Vojtěch Budil

Tel: 220 397 121

E-mail: budil@radnice.hostivice.cz

Spis. zn.: S-SÚ-06878/14-Bu

Č.j.: SÚ-02200/1/15-Bu

Datum: 16.03.2015

Adresát:

dle rozdělovníku

S D Ě L E N Í

Stavební úřad Městského úřadu v Hostivici obdržel dne 13.03.2015 Vaši žádost o stanovisko k záměru změny stavby **Komerční areál Dobrovíz a.s. – hala č. 10 – PARKOVIŠTĚ – Etapa 2**, Dobrovíz, na pozemcích parc.č. 416/59, 416/1 (PK422), 416/1 (PK423), 416/1 (PK424), 416/1 (PK425), 416/1 (PK426) kat. území Dobrovíz (změna z parkoviště pro autobusy na parkoviště pro osobní automobily) z hlediska souladu s územně plánovací dokumentací.

Stavební úřad Městského úřadu v Hostivici Vám **sděluje**, že výše uvedený záměr je v souladu se schváleným územním plánem obce Dobrovíz.

S pozdravem

ing. Vojtěch Budil
vedoucí stavebního úřadu

otisk úředního razítka

Doručí se:

Žadatelé: (doporučeně na doručenkou)

Rota Group, s.r.o., Radyňská č.p. 488/8, 326 00 Plzeň

Na vědomí: (doporučeně na doručenkou)

Obecní úřad Dobrovíz, Pražská č.p. 13, 252 61 Dobrovíz

odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu SČ, Zborovská č.p. 11, 150 00 Praha 5

IČO
002 41 237

telefon
220 397 121

fax
220 982 168

mail
info@radnice.hostivice.cz

internet
www.hostivice-mesto.cz

2. Stanovisko krajského úřadu dle §45i odst. 1 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

Praha: 18.3.2015 Dle rozdělovníku
 Číslo jednací: 036382/2015/KÚSK
 Spisová značka: SZ_036382/2015/KÚSK/2
 Vyřizuje: Vaňhát I.776
 Značka: OŽP/Vn

Věc: stanovisko k vlivu záměru „Komerční areál Dobrovíz a.s. – Hala č.10, Parkoviště Etapa 2“ na lokality soustavy NATURA 2000

Krajskému úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, oddělení ochrany přírody a krajiny (dále jen krajský úřad) byla, jako kompetentnímu orgánu ochrany přírody dle ust. § 77a odst. 4 písm. n) zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.), dne 3.3.2015 pod č.j. 036382/2015/KÚSK, doručena žádost Farm Projekt (Ing. Miroslav Vraný, Jindřišská 1748, 530 02 Pardubice. Předmětem podané žádosti je 2. Etapa výstavby parkoviště v „Komerčním areálu Dobrovíz“. Jedná se o stavbu - rozšíření již realizované části parkoviště pro osobní automobily, která bude určena pro 642 osobních automobilů. Plocha zájmových pozemků je 27 083 m² z toho bude 19 373 m² činit zastavěná plocha a 7 710 m² plocha zeleně. Součástí rozšíření parkoviště je vybudování veřejného osvětlení a dešťové kanalizace, která se bude napojovat na dešťovou kanalizaci vybudovanou v 1. Etapě.

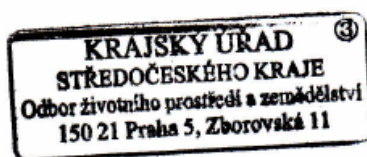
Dle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., sdělujeme, že v souladu s ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., **nelze** samostatně ani ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry **vyloučit** významný vliv předložené koncepce na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí stanovených příslušnými vládními nařízeními.

Odůvodnění:

Oproti v minulosti hodnocenému záměru „Distribuční centrum Praha západ – Etapa 2“ jehož součástí bylo projednávané parkoviště ve variantní podobě určené pro dočasné stání autobusů, došlo nyní ke změně určení parkoviště a to pro osobní automobily. Z pozice orgánu ochrany přírody nelze z dostupných informací objektivně posoudit vliv změny funkčního využití parkoviště. Zejména se jedná o vliv délky stání, změny

parkovaných dopravních prostředků na kvalitu odváděných srážkových vod do recipientu Dobrovízského potoka. Dobrovízský potok je součástí evropsky významné lokality EVL CZ 0213016 Zákolanský potok (EVL), určené primárně k ochraně populace raka kamenáče. Ve vztahu ke kritickému stavu populace druhu v předmětné lokalitě považujeme za adekvátní odborné posouzení dopadu popisované změny na předmět ochrany jmenované EVL.

Ing. Josef Keřka, Ph.D.
vedoucí odboru životního prostředí
a zemědělství



v.z. Ing. Zdeňka Šimové
vedoucí oddělení
ochrany přírody a krajiny

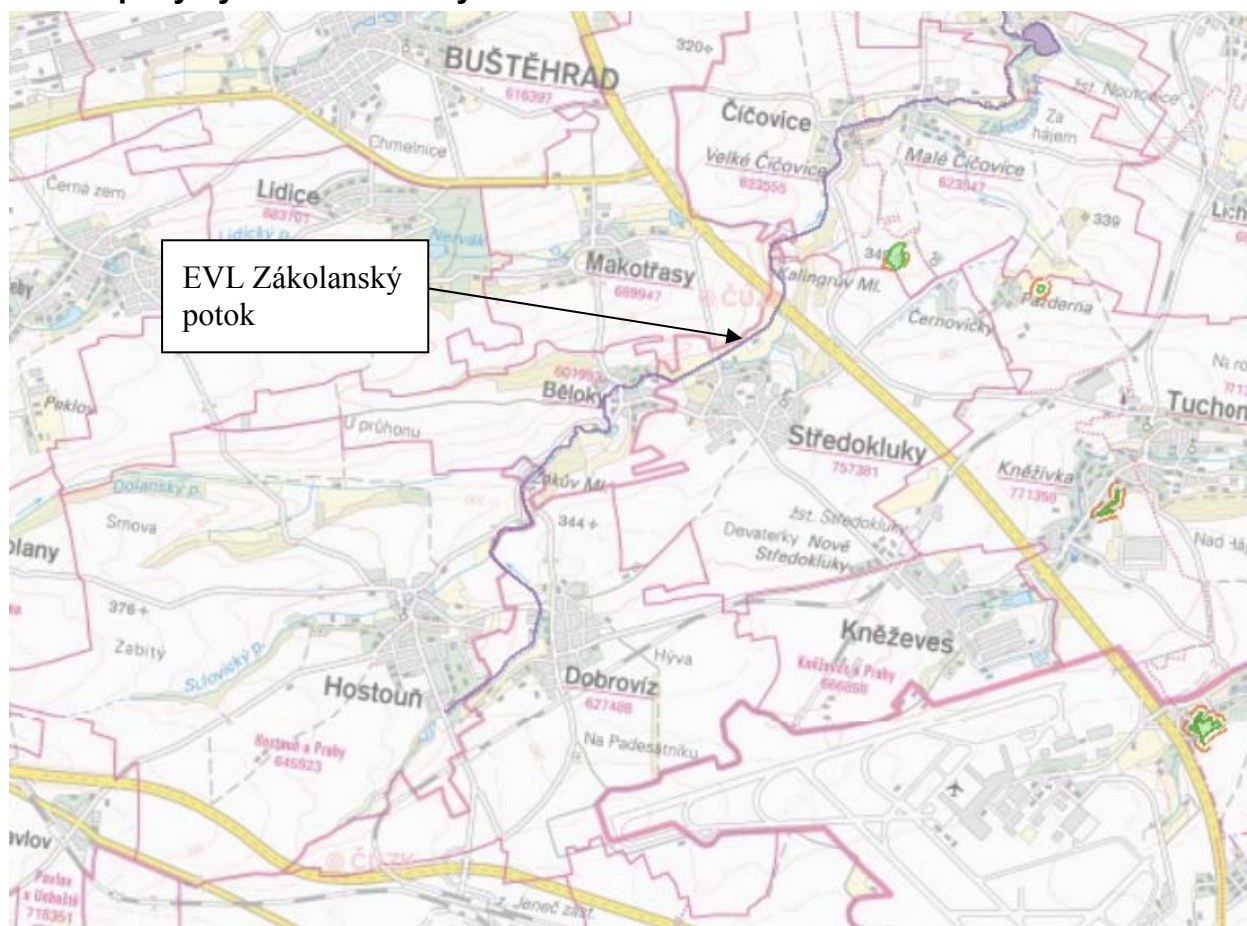
Rozdělovník:

- Farm Projekt, Ing.Miroslav Vraný, Jindřišská 1748, 530 02 Pardubice
- Oddělení EIA zde

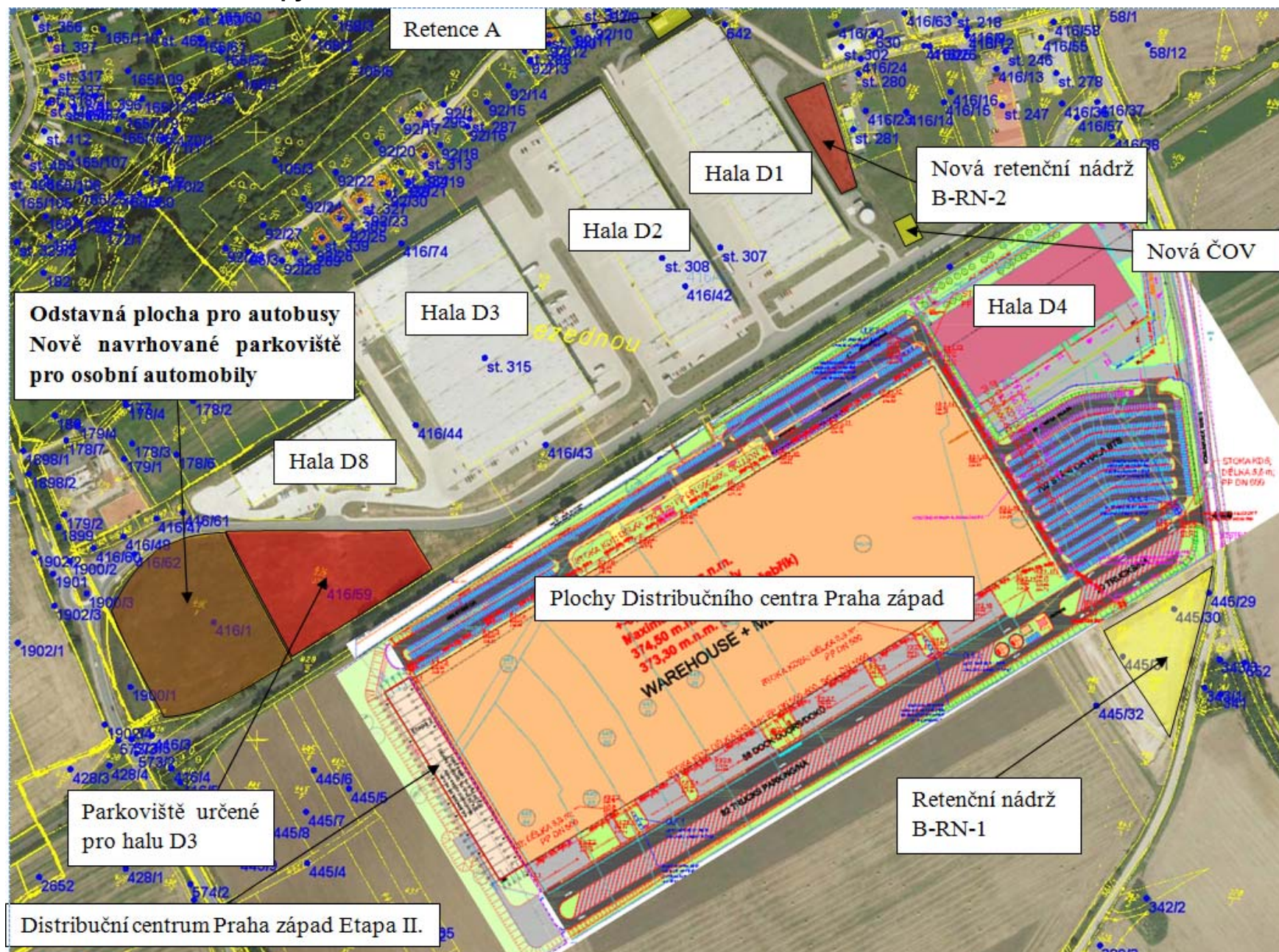
3. Umístění záměru – širší vztahy



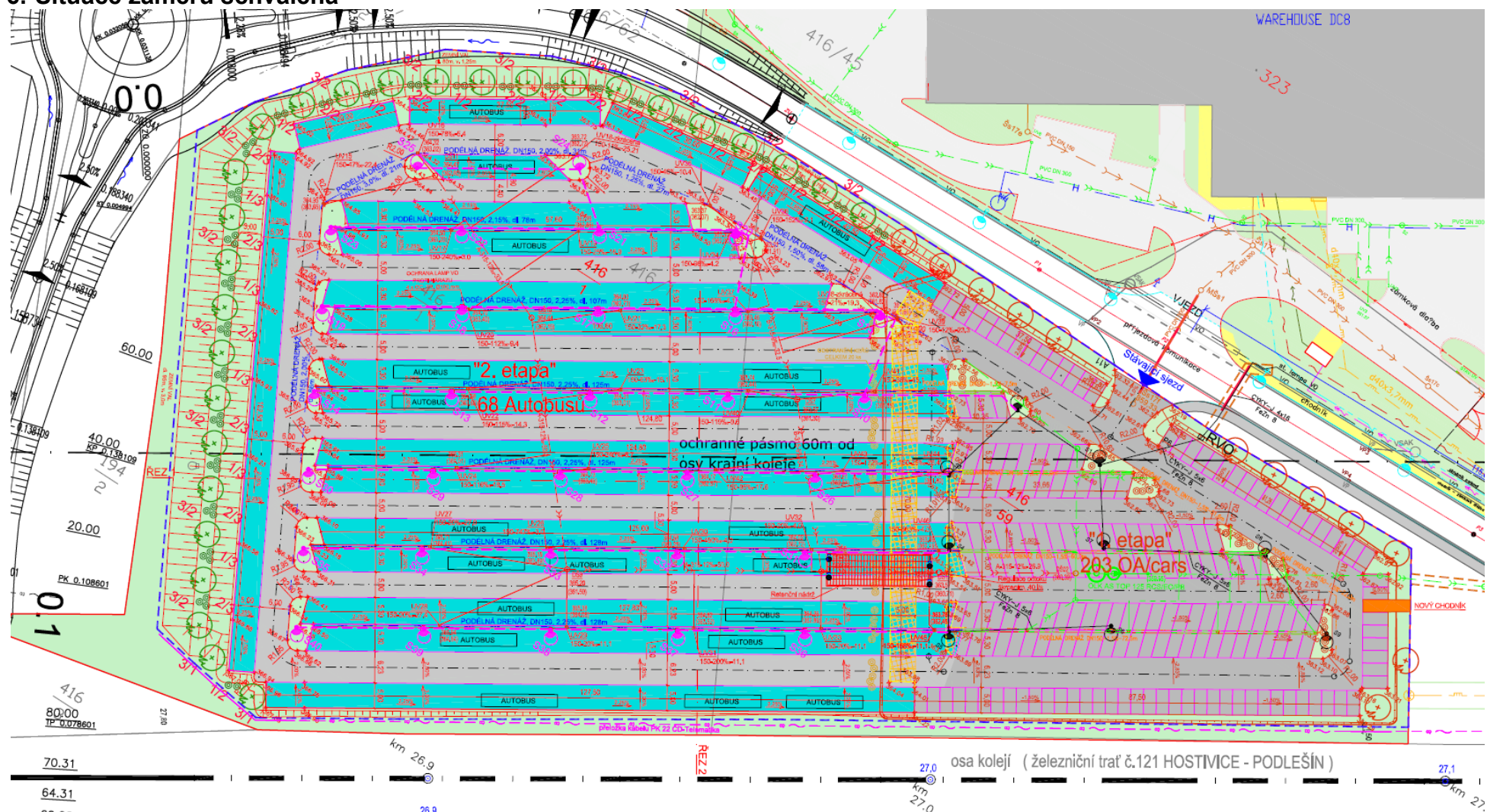
4. Evropsky významné lokality



5. Situace se zákresem do mapy KN



6. Situace záměru schválená



7. Situace záměru navrhovaná

