

288 02 Nymburk
vlastník pozemků p.č. a
k.ú. Nymburk

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
Zborovská 81/11
150 00 Praha 5

dat. schránka: keebyyf
vyřizuje: Mgr. Jiří Kudrna

Věc: Vyjádření a námitky přímo dotčeného vlastníka sousední nemovitosti ke zjišťovacímu řízení záměru „Retail park Nymburk“, STC2939.

Vaše č. j.: 116601/2026/KUSK

Vaše spis.zn.: SZ_115216/2026/KUSK/3

Vážení,

jakožto vlastník se záměrem přímo sousedící nemovitosti tímto v řádné lhůtě podávám toto vyjádření a námitky k oznámenému zjišťovacímu řízení záměru „Retail park Nymburk“, STC2939.

Lhůta pro podání vyjádření je dle informačního systému CENIA 21.9.2026.

Navrhovaný záměr Retail parku Nymburk (STC2939) je navrhován v území kolem lokality Všechlapský vrch současně s dalšími investičními záměry, kdy některé už prošly posouzením EIA, některé se teprve připravují, některé se už staví a některé jsou stávající. Oznámení záměru je druhé v pořadí, předchází STC2894 žadatel stáhl.

Jedná se například o tyto větší sousední stavby a areály s nikoliv nevýznamným vlivem na okolí a hlavně s podstatnou dopravní zátěží i těžkými nákladními automobily pro celou lokalitu (hlavně silnici I/38):

- prodejna pro dům a zahradu (DEK a.s.; stavebniny), prošlo EIA, naproti přes silnici I/38, probíhá povolení a příprava na realizaci;
- velká rozvojová plocha vedle stavebnin DEK;
- přeložka silnice I/38 (obchvat Všechlapy), prošlo EIA, řeší se stavební povolení, realizace nejdříve 2030;
- areál WC Servis s.r.o. (jihovýchodně od okružní křižovatky na I/38), ve výstavbě;
- OC Nymburk v ulici Za Žoskou (jihovýchodně od okružní křižovatky na I/38), prošlo EIA, ve výstavbě, součástí je nová okružní křižovatka;
- obrovské rozvojové území mezi obchvatem Nymburka a železnicí, které se aktuálně intenzivně zastavuje (Linde, Dymofracht, kontejnerové překladiště, atd.), většina záměrů, jež prošly EIA;
- stávající blízká zátěž průmyslové zóny (např. MAGNA).

Vše je v blízkosti mé nemovitosti a obytné zástavby Všechlapského vrchu. Veškerá nákladní doprava (přes Nymburk nelze kvůli nosnosti mostu přes Labe projet) a značná část osobní dopravy bude vedena přes silnici I/38.

Navrhovaný záměr je svou velikostí bezesporu nadregionální a bude přitahovat dopravu v rámci širokého území (kdyby nepřitahoval, neužil by se, je už moc velký). S ohledem na penetraci území stávajícími a připravovanými nákupními areály, bude dopravní tok k řešenému areálu zejména ze severu, tedy téměř výhradně po silnici I/38 kolem obytné zástavby Všechlapský vrch.

Předkladatelem zvolený postup a zpracovaný elaborát odpovídá tzv. „salámové metodě“, která je v rozporu s požadavky zákona č. 100/2001 Sb. a příslušnými pokyny Ministerstva životního prostředí. Zákon č. 100/2001 Sb. ukládá, že při posuzování vlivů na životní prostředí musí být posuzovány všechny záměry jako celek, včetně všech souvisejících staveb, dopravních úprav a souběžných aktivit, které mohou mít významný dopad na životní prostředí nebo veřejné zdraví. Dělení záměrů na menší části nebo jejich oddělování, za účelem omezení rozsahu posuzování a vyhnutí se povinné plné EIA, je nepřípustné a v judikatuře se považuje za obcházení zákona.

Validační měření hladiny hluku z automobilové dopravy (součást oznámení záměru):

Zpracovatel Studio D – akustika s.r.o., číslo zakázky 26018801.

Naměřená hodnota LAeq,T 70,3 dB po odečtení nejistoty měření (den). Spočteno za hodinu měření 903 OA a 78 TNA. Pro noc není změřeno. Měření bylo prováděno pouze 1 hodinu (15 - 16h v pátek ve špičce).

Měření nebylo provedeno dle předepsaných metodik, dostatečně dlouho a i v noci. Je tedy neprůkazné a nepoužitelné pro jakékoliv další studie.

Měření bylo také provedeno v místě, které neposkytuje relevantní obrázek pro klíčovou situaci v ulici Zdonínská. Je zjevné, že bylo měřeno tak, aby byla naměřena co nejvyšší hodnota překračující limit (což se pro další posouzení hodí). Provedené měření je tedy zkreslené ve prospěch navrhované zástavby (vysoká stávající hodnota) a pro posouzení záměru je nevhodné.

=> V příloze dokládám mnou zadané nezávislé akreditované měření, které bylo provedeno v souladu s metodikou a je tedy průkazné (SONUM, IČ: 27415252, ev.č. protokolu: G2.261157). Z něj plyne, že v ulici Zdonínská jsou výrazně nižší hodnoty, jak naměřil a dovodil zpracovatel elaborátů a stávající hluk vychází do hlukových limitů.

Rozdíly jsou opravdu značné a podstatné:

	oznamovatel	měření SONUM
bod 5 den	61,9 dB	57,4 dB
bod 5 noc	57,6 dB	52,5 dB
bod 6 den	66,8/71,6 dB	62,6 dB
bod 6 noc	62,4/67,2 dB	57,7 dB

(tolerance hodnot viz elaboráty)

Akustická studie z hlediska hluku z provozovny a hluku ze stavební činnosti (součást oznámení záměru):

Zpracovatel Studio D – akustika s.r.o., číslo zakázky 26018801 – II.

V rámci oznámení byla vypracována nová Akustická studie, která již lépe řeší dopravu v areálu a hluk ze stavební činnosti, ale stále neobsahuje bezvadné, objektivní a úplně posouzení situace v místě. Objektivně je účelově koncipována tak, aby byly hodnoty v souladu s limity zákona a vše tzv. vyšlo.

Posouzení stacionárních zdrojů hluku je přezkoumatelné, ale stále pracuje s mylným modelem, že protihluková stěna výšky 2 m nad terénem tlumí stacionární zdroje umístěné ve výšce 6 – 7 m na střeše. Hodnoty poklesu hluku v určité vzdálenosti od stacionárního zdroje jsou, dle mnou oslovených odborníků, ve studii nadhodnocené a spíše nereálné. Je to patrné z izofon obrázků ve studii a parametrů ve studii.

=> Akustickou studii je nutné opravit.

Posouzení hluku z dopravy. Zásobování a manipulace je uvažována pouze v denní době, stejně tak pohyby a parkování zákazníků.

To je účelově v rozporu s realitou. Minimálně zásobování supermarketů a fastfoodů probíhá zcela běžně a obvykle i v noční dobu, zejména v brzké ranní hodiny před 6h. To je neoddiskutovatelný fakt a není ho možné upravit provozním opatřením, které stejně nebude dodržováno. Supermarkety jsou obvykle v provozu 7-21h a zásobují se před i po otevírací době.

Čerpací stanice a fastfoody fungují v režimu 24/7 a nelze nijak v povolení omezit dobu jejich používání. I elaborát to přiznává. Pohyb vozidel zákazníků a jejich parkování tedy bude i v noční době.

Hluk z dopravy pro dva objekty rychlého občerstvení a čerpací stanici PHM je ve studii odůvodněn a zadán stále takto, cituji:

„Pohyby vozidel okolo provozovny McDonald's - ve výpočtu je uvažováno s pohybem 80 OA v průběhu 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin v době denní (uvažováno „nakupování z automobilu“).“

„Pohyby vozidel okolo provozovny KFC - ve výpočtu je uvažováno s pohybem 80 OA v průběhu 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin v době denní (uvažováno „nakupování z automobilu“).“

Dále jsou zde vstupní údaje k čerpací stanici PHM (pouze 50 OA za den). Většina argumentů je analogická jako pro rychlé občerstvení. Zde odkazují na studii.

Tyto vstupní údaje nejsou dostatečně odůvodněny a jsou nepřezkoumatelně vysvětleny. Ve vztahu k charakteru provozu rychlého občerstvení a čerpací stanice, jejich vysoké obrátkovosti a celkové kapacitě parkoviště, se navíc

tato intenzita jeví jako podhodnocená (s touto intenzitou by se nemohly uživit). U těchto provozů je nutné zohlednit nejen běžné návštěvníky, ale i zvýšenou frekvenci krátkodobých zastavení, popojíždění, manévrování a nově také rozvozy jídel (kurýrní služby), které generují další dopravní pohyby s vysokou četností a krátkou dobou obratu. V daném případě a nedostupnosti pro pěší to bude tvořit 100 % zákazníků.

Vstupní údaje a celkové pohyby vozidel. S ohledem na polohu u silnice I/38 bude také minimálně polovina zákazníků z řad projíždějících, nikoliv návštěvníků obchodů (jedná se tedy o dopravu navíc nad návštěvníky areálu). Podle sčítání samotných autorů to je cca 1000 vozidel za hodinu, co kolem projedou. Popis provozu navíc opomíjí podstatné složky hluku související s pohybem vozidel, což může vést k podhodnocení výsledné hlukové zátěže. Stejně tak podhodnocení dopravní intenzity.

Objemy nové, do území vnesené, dopravy ve studii jsou dle mého názoru celkově podhodnoceny a to výrazně (min. násobek). Při uvažovaných obrátkách by se většina obchodů a provozů v takto velké areálu neuživila, nedává to ekonomický smysl.

Studie stále nepracují s reálným objemem nové dopravy a měřením stávajícího hluku (viz výše). I při přiznaných nárůstech a stávajících 1000 vozidlech/hodinu je záhadou, jak mohl záměr akusticky vyjít, rodinné domy jsou zde přímo u silnice I/38 a vjezdu do areálu.

=> Akustickou studii je nutné přepracovat s reálnými hodnotami přidané dopravy a reálnou stávající hlukovou zátěží.

Studie hodnotí navrženou protihlukovou stěnu výšky 2 m podél ulice Zdonínská jako dostačující a plně funkční pro celý posuzovaný rozsah zdrojů hluku. Má chránit většinu sousedních rodinných domů proti přímému hluku ze zásobovacích dvorů prodejen a supermarketů. Dále proti hluku z dopravy a stacionárních zdrojů na střechách objektů. Protihluková stěna je výšky 2 m. Nákladní vozidla jsou výšky 4 m a například chladicí agregáty mají umístěné převážně v horní části vozidla. Domy jsou vysoké 6,2 m. Sousední dotčené rodinné domy mají převážně 2.NP a ložnice právě ve 2.NP (tedy 3-5 m nad terénem).

Z fyzikálního principu šíření hluku a polohy zdroje některých hluků není možné, aby protihluková stěna výšky 2 m chránila rodinné domy v tom rozsahu, jaký uvažuje studie. Je to přímo vyloučené!

=> Akustickou studii je nutné dopracovat, opravit a navrhnout reálné a funkční řešení ochrany sousedních RD proti veškerému hluku z navrhovaného areálu.

Hluk z výstavby

Uvažovat práce pouze v denní době je možné, to je pro stavbu dodržitelné. Realitě neodpovídající je ale uvažovaná technika, hodnoty dB a není uveden uvažovaný objem zemních prací pro výkopy a násypy, tedy nelze ověřit uvažované počty pohybů vozidel.

Objem zemních prací bude v řádu 10 tis. m³ u odvozu ornice (oznámení uvádí), ale 3 - 5x vyšší pro výkopy a násypy (oznámení m³ neuvádí). Minimálně 2/3 areálu totiž budou muset být na násypu výšky několik metrů, protože se jedná o svah s převýšením několika metrů, ale objekty mají podlahu v jedné úrovni. To je pro počet pohybů vozidel důležité a proti rozptylové a hlukové studii bude reálně tak dvojnásobný (protože s ohledem na 15 měsíců výstavby nelze tři měsíce jen vozit zeminu).

Ve výčtu použité stavební techniky pro etapu zakládání chybí významné zdroje hluku a to:

- vrtné soupravy na piloty (provádění měsíc několika soupravami, které generují značný hluk ve velké výšce a kumulaci);
- sbíječky pro opracování zhlaví pilot (provádění min. měsíc, extrémně hlučné).

Generovaný hluk stavebními stroji je účelově podhodnocený. Například čerpadlo na betonovou směs reálně generuje 85-105 dB, uvažováno je pouze 80 dB. Motorová pila 105-115 dB, uvedeno 92 dB. Rypadlo a nakladač reálně 80-95 dB, uvedeno 80 dB. Stroje navíc pracují současně, tedy zátěž se kumuluje.

Dále je v hluku ze stavební činnosti mylně proveden výpočtový model u fáze „2.2.2 Zakládání“. Model uvažuje se zdroji hluku vhodně umístěnými co nejdál od stávající zástavby, ale tak výstavba nefunguje. Zdroje hluku je nutné umístit až na hrany realizovaných staveb, tedy tam, kde reálně budou pracovat, čímž se dostanou výrazně blíže stávající zástavbě.

Hluk z výstavby neposuzuje hluk z realizace přístupových a zásobovacích komunikací a protihlukové stěny. Tyto se ale nachází v nejbližší vzdálenosti od stávající zástavby, používají těžkou techniku, velký objem zemních prací a trvají poměrně dlouhou dobu (2 měsíce).

=> Akustickou studii je nutné dopracovat, opravit a navrhnout reálné a funkční řešení ochrany sousedních RD proti hluku z výstavby navrhovaného areálu. Bez protihlukových opatření po dobu výstavby není reálné dosáhnout legislativou předepsaných hodnot.

Z výše uvedených důvodů je předkládaná akustická studie neakceptovatelná a o záměru nevypovídající. Veškeré publikované výsledky jsou účelově zkreslené ve prospěch oznamovatele.

Akustický posudek - Vyhodnocení hladin hluku z automobilové dopravy vlivem projektovaných záměrů na stávající akusticky chráněné objekty (součást oznámení záměru):

Zpracovatel Studio D – akustika s.r.o., číslo zakázky 26018801 – I.

Základní vadou jinak podrobného elaborátu je, že vychází z vadného a účelově manipulovaného měření stávajícího hluku z dopravy, viz výše, a neúplné Akustické studie z hlediska hluku z provozovny a hluku ze stavební činnosti.

30 km/h je pak zcela nereálná rychlost pohybu vozidel v areálu, a to i přes rozdílný názor zpracovatele.

Argument dočasnosti ve vztahu k budoucímu obchvatu je zcela irelevantní, protože obchvat nemusí stát nikdy a investor předloženého záměru to nijak neovlivní. Je nutné posuzovat stávající stav a reálný výhled.

Tvrzení: „*Výpočet hladin hluku uvažuje s nepravděpodobnou kombinací některých zdrojů hluku.*“ je účelově manipulativní a neshoduje se realitou. Naopak reálná zátěž bude ještě vyšší, a ještě více kumulovaná, protože posudek a podklady pracují s podhodnocenými vstupními údaji.

Posudek uvádí, cituji: „*Řešený záměr „Retail park Nymburk“ i bez realizace obchvatu (dočasný stav) svou automobilovou dopravou nezapříčiní překročení limitů hluku (nebo nárůst hladin hluku v již nadlimitních hodnotách), a tím pádem splňuje požadavky uvedené v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.*“. **To je mylný závěr, který neodpovídá realitě. Minimálně u domu č.p. 479 prokazatelně dojde k překročení hlukových limitů,** a to minimálně pro okna směrem do ulice Zdonínská. Prokazuje to naše certifikované měření hluku a předložený akustický posudek oznamovatele. Zde hodnoty:

	oznamovatel st. stav	měření SONUM	posudek st. stav + retail + DEK
bod 5 den	61,9 dB	57,4 dB	60,9 dB (limit 68 dB)
bod 5 noc	57,6 dB	52,5 dB	56,3 dB (limit 58 dB)
bod 6 den	66,8/71,6 dB	62,6 dB	67,1/71,8 dB (limit 68 dB)
bod 6 noc	62,4/67,2 dB	57,7 dB	62,4/67,2 dB (limit 58 dB)
(tolerance hodnot viz elaboráty)			

Co odporuje fyzikálním zákonům a realitě je skutečnost, že hluk v bodě 6 v noci je bez záměru i se záměrem stejný. To není možné (je to způsobeno vadnými vstupními parametry posouzení, že v noci do areálu nic nejezdí). K diskusi je i hlukové zatížení domu č.p. 1504 (bod 5), kdy je po realizaci záměru hluk nižší, jak nyní. Ulicí Zdonínská nyní nejezdí skoro nic, záměr do stejného místa přivede velké množství vozidel a navýší znatelně dopravu na I/38, ale hluk se sníží. Tyto domy protihluková stěna neochrání, protože by bránila rozhledu do křižovatky.

=> Akustický posudek tedy nelze přezkoumat a dovozuje vadné a nepravdivé závěry. Po doplnění a úpravě vstupních údajů je nutné revidovat.

=> Dále je prokázáno, že záměr zvýší minimálně u domu č.p. 479 hlukovou zátěž nad povolené limity. To je nepřípustné a v rozporu se všemi závěry předloženého oznámení. Oznámení je třeba přepracovat a navrhnout funkční opatření.

Doprava:

Velmi se obávám výrazného zhoršení dnes již tak velmi špatné dopravní obslužnosti lokality Všechlapský vrch, především kvůli velkému vytížení silnice I/38, které každým rokem významně narůstá. S postupnou výstavbou dalších obchvatů na silnici I/38 také naroste její atraktivita jako logické spojky mezi dálnicí D10 a D11.

V předkládaném materiálu zcela chybí detailní analýza budoucí dopravní zátěže, včetně scénáře plného provozu všech připravovaných komerčních projektů v území. Současně není prokázán soulad navrženého řešení s požadavky technických norem pro navrhování pozemních komunikací a křižovatek. Ty stanoví nutnost zajištění odpovídajících rozhledových poměrů, bezpečných odstupů mezi jednotlivými dopravními napojeními a dostatečného prostoru pro bezpečné řazení vozidel při výjezdu z okružní křižovatky.

=> Dopravní řešení souvisí s hlukovou a emisní zátěží, tedy to musí být vyřešeno již nyní v EIA.

Podle § 10 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, lze připojení nemovitosti nebo účelové komunikace na pozemní komunikaci povolit pouze tehdy, pokud tím nedojde k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Zamýšlené umístění dalšího dopravního napojení v těsné blízkosti výjezdu z okružní křižovatky na kapacitně zatížené komunikaci, uváděné v předkládaném dopravním řešení, představuje potenciálně konfliktní dopravní řešení (zpomalování vozidel, komplikované řazení do jízdních pruhů, zvýšené riziko dopravních nehod, bezpečnost chodců, cyklistů při přechodu komunikace). V materiálu není řešeno, jak bude zajištěna bezpečnost pohybu školních dětí, chodců, cyklistů při překonávání navrhovaných komunikací při cestě do místa svého bydliště do centra města Nymburk. V navrhovaném řešení je zrušena stezka pro pěší a cyklisty směrem od ul. Zdonínská do města Nymburk. Chodci a cyklisté budou překonávat několik metrů dlouhý a velmi nebezpečný úsek vjezdu/výjezdu do Retail Parku, a to pouze místem pro přecházení. Toto je nyní jediná bezpečná komunikace, kterou využívají nejen obyvatelé Všechlapského vrchu, ale i další obyvatelé přilehlých obcí.

Areál nemá navrženo funkční a logické napojení pro pěší a cyklisty z centra Nymburka – stávající chodník je přerušen a není napojen do areálu v logické jižní části. Toto je dle mého názoru v rozporu s požadavky vyhlášky č. 146/2024 Sb.

=> Je nutné upravit a vyřešit napojení areálu a lokality Všechlapského vrchu pro pěší a cyklisty. To tak, že bude vyřešen bezpečný přechod přes vjezd/výjezd z areálu, a to přechodem pro chodce.

Navržené řešení zásobování levé části areálu je dopravně nereálné, nevhodné a nebezpečné.

Počítá s tím, že se kamiony otočí v jediném společném vjezdu/výjezdu do areálu (nemá ani parametry obratiště pro nákladní auta a úvratové obratiště není dle ČSN 73 6110 pro nákladní auta přípustné) a budou do prostoru zásobování, přes provoz osobních vozidel, couvat skoro 100 m! Zásobování supermarketů této velikosti a vybraných obchodníků je velkými návěsy, nikoliv malými nákladními auty, jak si to autor projektu idealizuje v situaci.

=> Řešení zásobování je nutné upravit.

V souvislosti s předkládaným záměrem odmítám částečné zaslepení ul. Zdonínská, jakékoliv propojení naší obytné lokality s Retail parkem a navržené řešení propojení ulice Zdonínská s vjezdem do areálu. Napojení ulice je krátké a prostorově složité přímo na vjezd do navrhovaného areálu. Vozidla projíždějící tímto uzlem budou nucena intenzivně kličkovat a budou mít špatné rozhledové podmínky s ohledem na potřebné protihlukové stěny. Část ulice bude nesystémově zaslepena. Průjezd větších vozidel svozu odpadu nebo složek IZS bude velmi komplikovaný, nebo dokonce nemožný.

=> Způsob napojení areálu je nutné přepracovat tak, aby nebylo možné k vjezdu či výjezdu fyzicky používat ulice mezi rodinnými domy a bylo možné realizovat protihlukovou stěnu v plném rozsahu bez přerušení. Ulici Zdonínská je možné z mého pohledu řešit jako slepou, ale výhradně s obratištěm pro vozidla odvozu odpadu a složek IZS (tak jak ukládá ČSN a legislativa).

Záměr uvažuje s využitím stávající komunikace ulice Zdonínská minimálně pro část výstavby jako s jedinou přístupovou komunikací na stavenišť. Ona jiná ani neexistuje. Jedná se o obrovské objemy zemin a objem dopravy (stovky vozidel), které není možné v této ulici mezi rodinnými domy akceptovat, a to ani pro část výstavby. Stávající komunikace na to svým konstrukčním souvrstvím ani není připravena, nemá potřebnou únosnost a odolnost. Problematický je i hluk z výstavby, podrobně výše.

=> Požaduji do oznámení zapracovat (do hlukové studie) a navrhnout kompenzační opatření. S ohledem na stále se oslabující postavení účastníků řízení v dalším povoloacím procesu staveb je toto nutné řešit již v předstihu v rámci EIA.

Chybějící nebo neúplné součásti oznámení, které jsou ale nezbytné:

Oznámení stále neobsahuje podrobnější biologický průzkum a biologické hodnocení. Jedná se o záměr s výskytem rostlin a živočichů, a v rámci systému ENDOP jsou zde zaznamenány i druhy chráněné. V elaborátu není vyhodnocen ani jeden z aspektů (jarní, podzimní), nejsou uvedena kompenzační opatření, a to i přes skutečnost, že vliv na faunu a floru v tomto případě bude. Vliv záměru tedy není možné řádně posoudit.

Podle oznámení byl proveden orientační zoologický průzkum lokality v červnu a srpnu 2025 a orientační botanický průzkum v červnu 2025. Podrobnější informace o rozsahu průzkumu chybí. S ohledem na prokázaný výskyt zvláště chráněných druhů bylo potřeba provést řádné průzkumy.

Na základě našeho dlouhodobějšího terénního průzkumu na okraji předmětné plochy stavby a našich zjištění **žije v předmětné ploše zvláště chráněný silně ohrožený druh Křečka polního (*Cricetus cricetus*).** Osoba znalá problematiky identifikovala na okrajích řešeného území nory, další vnější znaky a podařilo se v létě 2026 najít i jednoho usmrceného dospělého jedince (kočka, automobil nebo sekání trávy). Dle místních obyvatel je zde toto zvíře vidáno pravidelně několikrát ročně a občas malé domů donesou kočky. S ohledem na velikost a barevnost si ho lidé

pletou s morčetem. Dle provedené konzultace s Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR se jedná nepochybně o křečka a nález byl zanesen do příslušné evidence. Nory najde bez větších obtíží i laik a máme je podrobně zmapované a archivované. Fotografie z místa přiloženy.

I dle mapy výskytu z aplikace BioLog (<https://storymaps.arcgis.com/>) a evidence ISOP je předmětná lokalita historický i aktuální biotop. Jak tedy mohli zpracovatelé elaborátu a údajného terénního průzkumu tento druh opomenout, je nám záhadou.

Luňák červený (*Milvus milvus*), který je také zvláště chráněný silně ohrožený druh, zde není potvrzen pouze z evidence, ale prokazatelně hnízdí v okolí okružní křižovatky na silnici I/38 a denně zde loví. Jeho typickou siluetu a křik je zde možné identifikovat každý den. Aktuálně se ovšem již blíží období tahu.

Jelikož se jedná o zvláště chráněné druhy, je dle našeho názoru nutné lokalitu důkladně prozkoumat a v případě potvrzení výskytu získat příslušný souhlas pro zvláště chráněný druh živočicha a navrhnout adekvátní kompenzační opatření.

=> Žádám o zpracování řádného průzkumu a doplnění oznámení.

Není podrobně posouzena tzv. nulová varianta ve vztahu k již existující nebo připravované penetraci jinými nákupními areály a nebytovou zástavbou.

=> Žádám o doplnění.

Hodnocení zdravotních rizik bylo vepsáno několika odstavci do oznámení, samostatné podrobnější posouzení stále chybí. Doplnění nezpracovala akreditovaná osoba specializovaná na zdravotní rizika.

Doplnění nelze hodnotit jako dostačující. V elaborátu je například tvrzeno, cituji: „*Hluk v období výstavby (cca 15 měsíců, práce výhradně v denní době 7:00–21:00 hod.) nepřekročí dle akustické studie hygienický limit 65 dB pro stavební činnost ani při nejméně příznivé variantě souběhu prací; půjde o dočasné, přechodné obtěžování bez rizika trvalých zdravotních následků. Stavební práce významněji neovlivní zdraví obyvatelstva. V tomto období bude narušena pohoda obyvatel nejbližší obytné zástavby v ulici Zdonínská.*“, ale nejsou zde žádné důkazy a opatření anebo studie hluku z výstavby. S ohledem na polohu a velikost stavby je dodržení hlukových limitů z výstavby pro takto blízkou obytnou zástavbu nemožné bez dodatečného opatření, jako by byla např. kontinuální vyšší protihluková stěna.

S ohledem na velikost záměru, jím generovanou dopravu, hluk a emise a blízkost obytné zástavby, je toto nezbytná součást. Bez toho není možné řádně vyhodnotit všechny dopady záměru.

=> Žádám o doplnění.

Oznámení stále neobsahuje světelně-technickou studii, která by hodnotila dopad nové významné světelné zátěže v lokalitě a jeho omezení – jedná se o tzv. světelný smog. Veřejné osvětlení bude regulováno, ale to není hlavní složka emisí. Hlavní složka jsou svítící výkladce, označení prodejen a zásobovací dvory. Na podzim a v zimě se jedná o 6-8 hodin intenzivního svitu v denní době.

Současně je problém i osvětlení zásobovací strany domů otočené do volné krajiny a k obytné zástavbě. Zde probíhá běžný provoz běžně dvě hodiny před otevírací dobou a dvě hodiny po otevírací době, tedy značně mimo noční klidovou dobu (22 – 6h). Tyto emise elaborát nijak neřeší a budou významně ovlivňovat krajinu a okolní obyvatele.

S ohledem na to, že provoz čerpací stanice a rychlého občerstvení bude v režimu 24/7 a tyto se nachází uvnitř areálu, bude areál plně osvětlen v režimu 24/7. Světelné znečištění je typickým průvodním jevem rozsáhlých obchodních zón, tedy i tento případ. Území pro zástavbu je na okraji obytné zóny, jedná se o vyvýšené místo a kolem jsou pouze pole. Tedy jakákoliv nová světelná zátěž bude významná, nová a z dálky viditelná. Takové osvětlení může také významně narušit noční krajinný ráz a biologické rytmy organismů (včetně lidí) a představuje negativní zásah do kvality života obyvatel.

=> Žádám o doplnění.

Oznámení stále neobsahuje legitimní přílohy pro posouzení dopadu na krajinný ráz a kontextu k okolní zástavbě. V daném případě, jelikož se jedná o poměrně vysokou osvětlenou stavbu na vyvýšenině ve svažitém volném terénu, je to nezbytné, protože bude vidět z velkých vzdáleností (kilometry) a několika stran.

Do elaborátu byly sice doplněny vizualizace se zakresy širšího okolí, ale ty nezohledňují konfiguraci terénu a výškové polohy jednotlivých částí území. Z vizualizace je patrné, že je stavba údajně na rovině, ale to hrubě neodpovídá skutečnosti. Výškové převýšení horní a dolní části řešeného území je nyní cca 3 m a silnice I/38 významně klesá k okružní křižovatce (o cca 5 m!).

Z doložených výrazně nadhledových vizualizací také není patrná výšková vazba na stávající zástavbu, protože nadhledová situace přirozeně zkresluje výškové vnímání staveb (dělá je nižší a nejsou dobře patrné proporce).

Z vizualizací lze nabýt dojmu, že navrhované stavby jsou znatelně nižší, jak stávající zástavba, ale to není možné, protože podle řezů mají nové stavby výšku až 6,2 m (kóty v některých doložených pohledech jsou nečitelné, tedy odhad), ale okolní domy jsou maximálně dvoupodlažní s výškou atiky/hřebene do 7 m.

Dále, s ohledem na polohu staveb (podélnou stranou ve směru svahu s převýšením 3-4 m) a konfiguraci navrhovaných staveb (podlaha v rovině), musí být objekt SO.01 výrazně vyvýšen proti stávajícímu terénu (mnoho metrů). Zapuštění není možné s ohledem na blízkost vjezdu na silnici I/38, který je daný a výškově se nemění. S ohledem na výše uvedené skutečnosti je účelově zamlčováno významné výškové převýšení stávající úrovně terénu navrhovanými stavbami směrem k okružní křižovatce. Jedná se o nejvíce exponované místo celého areálu směrem od centra Nymburka.

Do elaborátu je tedy nutné doplnit dálkové pohledy/vizualizace a řezy s minimálně obrysy výškové hladiny stávající a navrhované zástavby a skutečnou konfigurací terénu (stávající a navrhovaný). Dále doplnit zákresy do fotografií z dálkových pohledů. Foceno a vizualizováno z úrovně člověka, tedy z výškové hladiny, která bude následně vnímána. Bez těchto příloh není možné dopad záměru objektivně posoudit.

=> Žádám o doplnění, bez legitimních příloh není možné posoudit.

Dle mého názoru je tedy nutné dopracování a opravení oznámení záměru a jeho následné plné posouzení v procesu dle zákona č. 100/2001 Sb., tedy tzv. velkou EIA.

Předložené oznámení bylo proti předchozímu podání částečně doplněno, ale podstatné části stále chybí. Jako celek oznámení vykazuje nižší kvalitu zpracování, nízkou hodnotu posouzení jednotlivých složek životního prostředí a je neúplné. Zpracovatelka je autorizovanou osobou, která by neměla zkruslovat vstupní údaje a měla by záměr posuzovat objektivně ve veřejném zájmu a v zájmu ochrany životního prostředí. Z oznámení to tak ale bohužel stále nevypadá.

V Nymburce dne 21.9.2026

