

Praha: 15. 10. 2020
Číslo jednací: 053149/2020/KUSK
Spisová značka: SZ_053149/2020/KUSK
Vyřizuje: Ing. Jan Šefl I. 859
Značka: OŽP/ŠJ

Dle rozdělovníku

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(dále jen „závazné stanovisko“)

podle ustanovení § 9a odst. 1 až 5 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 (dále jen „zákon“).

Povinné údaje

Název záměru: Nový Zeleneč

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu: bod II/108 „Záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od stanoveného limitu. – 5 ha“

Umístění záměru: kraj: Středočeský
obec: Zeleneč
k. ú.: Mstětice

Kapacita (rozsah) záměru:

Celková plocha: 1 145 843 m²

Stávající komunikace: 46 571 m²

Plochy PUPFL: 18 231 m²

Plochy pro bydlení a občanskou vybavenost: 485 645 m²

Plochy technické infrastruktury: 6 814 m²

Komunikace, včetně chodníků a parkovacích stání, sítí tech. infrastruktury: 168 037 m²

Plochy sportovišť: 20 850 m²

Plochy zeleně včetně vodních ploch: 399 695 m²

Předmětem záměru „Nový Zeleneč“ je výstavba obytné zóny v těsném zázemí Prahy, s předpokladem pro 3500 obyvatel. Sídlu vyroste severně od vlakové stanice Mstětice. Cílem projektu je navrhnout bydlení včetně služeb a pracovních příležitostí. Vedle převažující funkce bydlení počítá projekt s malými obchody a službami, školou pro cca 600 žáků, školkou pro cca 200 dětí, obecním úřadem se společenským sálem pro cca 200 diváků, venkovními sportovišti pro fotbal, volejbal, basketbal, krytou sportovní víceúčelovou halou včetně dalších místností, jako je posilovna, prostor pro squash, saunu apod. Návrh dále počítá s dětskými hřišti, kaplí, hřbitovem, klubovny pro volnočasové aktivity, hospodami, sběrnými místy na tříděný odpad, lékárnou, ordinací s lékařem, bankomatem a další vybaveností.

Projekt počítá s různorodou typologií staveb od samostatných vil na větších pozemcích po dvojdomy, řadové domy až po menší bytové domy se službami v parteru. Záměr je pro jednotlivé typy výstavby rozdělen do jednotných bloků o velikosti cca 120 x 75 m.

Stávající produktovod rozděluje lokalitu na dvě území s rozdílnými charakterem výstavby. Jižní část u vlakové zastávky bude na pravouhlém systému ulic v kompaktní formě s vyšší hustotou obyvatel, a to s ohledem na pěší dostupnost na vlak. Intenzita zástavby vzrůstá směrem k vlaku, k okrajům pak slábne. Jižní čtvrť je počítána s hustotou min. 100 obyvatel na hektar. Na hlavních komunikacích se podporuje vznik otevřeného parteru, tzn. obchodů a služeb v přízemí v přímé návaznosti na chodníky. S vyšší hustotou souvisí i výška staveb, která bude do 4 nadzemních podlaží. Jižní čtvrť se uzpůsobuje zejména pěšímu a cyklistickému provozu. Okna obytných místností se otáčejí do veřejných prostranství k zajištění sociální kontroly a bezpečí.

Severní čtvrť se staví na radiálním systému ulic prořatém lineárními parky v ochranných pásmech sítí stávající technické infrastruktury. Větší vzdálenost od vlakové zastávky implikuje potřebu vlastních automobilů pro pohyb v území, severní čtvrť proto bude řídkší v převážně vilovém charakteru s nižší hustotou obyvatel.

Projekt bude rozdělen na čtyři etapy a každá z nich na několik fází. První etapa je plánována u stávajícího nádraží navazující na technologický park.

Dopravně je území napojeno na silnice II. a III. třídy, které spojují Mstětice s okolními obcemi a nadřazenou dopravní sítí (II/101 - Mstětice – Brandýs nad Labem, II/101 - Mstětice – Úvaly, III/10162 - Mstětice – Zeleneč, III/10162 - Mstětice – Čelákovice). Území a jeho komunikační síť se doplňuje výstavbou nového nadjezdu silnice II/101 nad železniční tratí č. 231. V místě křížení komunikací (č. II/101 a č. III/10162) se navrhuje vybudování okružní křižovatky umožňující otáčení jednotlivých linek veřejné dopravy. V návaznosti na nový most přes železniční trať je navrženo vybudování mimoúrovňové deltovité křižovatky, která se napojí na stávající i plánovanou komunikační síť budoucího sídla Mstětice.

Navrženou dopravní síť místních komunikací tvoří obslužné komunikace a komunikace se smíšeným provozem. Do sítě místních komunikací je začleněn i průjezdní úsek silnice II/10162, který bude rozšířen na 6,5 m a doplněn zelenými pásy, cyklistickými pásy a chodníky. Předmětná komunikace bude tvořit hlavní dopravní tah lokality. Síť hlavních komunikací dále tvoří ul. Okrajová, Plynární, Nádražní a Lokální hlavní (pojmenování ulic je převzato z urbanistické studie). Tyto komunikace budou i dopravním značením označeny jako „hlavní pozemní komunikace“. Ulice v lokalitě na sever od ul. Plynární jsou řešeny jako obytné zóny. Vjezdy do obytné zóny jsou navrženy přes chodníkový přejezd a veškeré křižovatky uvnitř zóny jsou řešeny jako zvýšené s předností zprava. Zbylé komunikace jsou navrženy jako místní obslužné s předností zprava. V rámci přidruženého dopravního prostoru je ve vybraných ulicích s předpokladem vyšších intenzit dopravy navržena síť stezek pro cyklisty, resp. stezek se smíšeným provozem. Veškeré ulice vyjma obytných zón jsou vybaveny chodníkem pro pěší. Přecházení komunikací je řešeno sníženým obrubníkem na nášlap 2 cm. Přechody pro chodce jsou vyznačeny v případě hlavních komunikací a na pěších trasách ke škole. Ostatní místa jsou navržena jako místa pro přecházení. Pokud je souběžně s chodníkem vedena stezka pro cyklisty, je navržen sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty. Parkování v celé lokalitě je primárně řešeno na vlastním pozemku, v oblasti s bytovou zástavbou a koncentrací služeb se předpokládá potřeba parkovacích míst v uličním prostoru. Parkovací místa jsou navržena v ulicích, které to jednak svým šířkovým uspořádáním umožňují a jednak, aby nebránila v rozhledu přilehlých křižovatek nebo přechodů pro chodce, resp. míst pro přecházení. V rámci lokality jsou navržena i dvě veřejná parkoviště celkem pro cca 70 osobních vozidel. Jedno veřejné parkoviště je navrženo severně od náměstí u kostela. Toto parkoviště má kapacitu 34 míst. Druhé veřejné parkoviště je navrženo na východním okraji středové části lokality podél silnice II/101. Toto parkoviště má kapacitu 36 míst. Další parkoviště mohou být navržena při konkretizování rozsahu a umístění občanské vybavenosti např. sportoviště nebo obchody. U železniční stanice Mstětice je uvažováno se zřízením parkovacího domu s režimem P+R. Parkování P+R není předmětem řešení záměru a bude samostatnou investicí Středočeského kraje a Obce Zeleneč.

Území bude obsluhováno autobusovými linkami meziměstské dopravy. Počítá se zřízením autobusové zastávky pro oba směry na silnici III/10162 na náměstí u kostela. Zastávky jsou navrženy v závalu. Délka nástupní hrany je uvažována pro jeden autobus délky 12,00 m. Druhý pár zastávek je navržen

poblíž stávající železniční stanice Mstětice. Všechny vozovky jsou navrženy s krytem z asfaltového betonu. Parkovací pásy umístěné v zálivech mají navržen kryt z drobné kamenné kostky. Vozovky i parkovací pásy jsou lemovány betonovými silničními obrubníky 150/250 s nášlapem 12 cm. Ve sjezdech, místech pro přecházení a přechodech pro chodce budou použity snížené obrubníky 150/150 s nášlapem 2 cm. Zastávkové pruhy jsou navrženy z drobné kamenné dlažby. V místech nástupních hran bude použit betonový zastávkový obrubník (tzv. Kasselský). Chodníky, stezky se smíšeným provozem a stezky pro cyklisty jsou navrženy s krytem z betonové dlažby. Chodníky budou lemovány betonovými parkovými obrubníky 80/250. Podél jedné strany chodníku bude obrubník s převýšením 6 cm, který bude sloužit jako vodící linie pro osoby se sníženou schopností orientace. V místech, kde bude chodník přiléhat k podezdívkám plotů, resp. k budovám, bude dlažba ukončena až u těchto objektů a obrubník použit nebude.

Odpadní splaškové vody budou likvidovány v centrální ČOV, odkud budou vody dále vypouštěny do Čelákovického potoka. Centrální ČOV bude situována na ploše OV, mezi potokem a budoucím areálem školy a školky. ČOV Mstětice je určena pro likvidaci odpadních vod produkovaných z obytné zóny. Jedná se o mechanicko-biologickou ČOV. Je navržena dvoulinková oběhová aktivace s předřazeným mechanickým předčištěním a separací aktivovaného kalu na dvojici dosazovacích nádrží. Technologie ČOV je vybavena technologií pro chemické srážení fosforu. Přebytečný kal je aerobně stabilizován a odvodněn na odvodňovací lince. Objekt ČOV je navržen jako celozastřešená stavba s důrazem na minimální ovlivnění okolí stavby. Díky zastřešení všech technologických uzlů je minimalizováno ochranné pásmo ČOV, zcela eliminováno ovlivnění okolí zápachem či hlukem. Veškerá kontaminovaná vzdušina je z vybraných místností a objektů nuceně odsávána pomocí vnitřní ventilace na oplachovací půdní biofiltry umístěné vedle objektu ČOV. Hlavní zdroje vzduchu - dmychadla - jsou opatřena protihlukovými kryty a umístěna v odhlučněné dmychárně. Celý areál ČOV bude oplocen s umožněním vstupu pouze pověřeným osobám.

Hospodaření se srážkovými vodami je odlišné v jižní a severní části. V severní části lze využít přirozenou údolnici k návrhu poldrů a bez větších problémů gravitačně zaústit kanalizaci. Výhledově je zde uvažováno i s výstavbou akumulární nádrže pro závlahu golfu, která by zajistila jednak efektivní nakládání s dešťovou vodou a zároveň zajistila potřebnou závlahu pro plochy golfu. V jižní části byl návrh situačního vedení jednotlivých větví podřízen územnímu plánu a orientaci ulic a nebylo tedy možné využít přirozené sklonitosti území. V jižní části je navržena dešťová kanalizace na celém řešeném území. Menší západní část území je odvodněna dešťovou kanalizací do retenční nádrže situované vedle budoucího hřbitova o kapacitě cca 5800 m³. Východní část je odvedena přes plánovaný park přímo do revitalizované vodoteče, která je navržena jako složený lichoběžníkový profil se širokou bermou a malou kynetou pro převedení běžných průtoků. V jižním území jsou navrženy celkem 2 poldry a revitalizace vodního toku. Dále je navržena před vyústěními dešťové kanalizace do vodních toků usazovací nádrže pro separaci šterku a písku. V severní části řešeného území je navržena dešťová kanalizace také na celém území. Okrajové části komunikací podél zelených ploch budou odvodněny do přilehlého terénu. Jako sběrný recipient pro dešťové kanalizace je navržena svodnice (koryto občasného toku), která je vedena v údolnici ve východní části řešeného území. Na této svodnici jsou navrženy 2 suché poldry. Odvodnění celé severní lokality je navrženo pěti kmenovými stokami, které jsou zaústěny do celkem 4 retenčních poldrů a jedna krátká stoka přímo do nově budované svodnice. Do nejvýše položeného poldru je také zaústěna dešťová kanalizace ze severní části jižního území.

Uvažované území bude zásobováno pitnou vodou z napojení v připravené armaturní komoře, která je situována na východě Zelenče u komunikace Zeleněč - Mstětice. Tento odběrný objekt je v majetku obce Zeleněč a voda je do něj přiváděna z odběrného místa Svazu obcí Úvalsko (napojeno na Káranské řady). Z odběrného místa je navržen zásobní řad HDPE 160 (150), na kterém bude vybudováno podružné měření, a který bude na západní straně nových Mstětic zakončen vodojemem. Vedení přivaděče bude v připravených pozemcích po severní straně komunikace Zeleněč – Mstětice. Pozemek je situován v prvních 190 m od obce Zeleněč pod vedením vysokého napětí a celá zbylá trasa v místě lipové aleje. Trasa v kolizi se stávajícím vedením VN bude posunuta severně do zemědělského pozemku. Kapacita vodojemu je 2x400 m³. Navržený vodovod bude zároveň sloužit jako požární a bude na něm rozmístěno 31 požárních hydrantů.

Obchodní firma oznamovatele: Nový Zeleneč a.s.
IČ oznamovatele: 27825981
Sídlo oznamovatele: Krapkova 452/38, PSČ 779 00, Olomouc

Zástupce oznamovatele: DP Eco-Consult s.r.o.; RNDr. D. Pačesná, Ph.D.
IČ: 28766300
Sídlo: V Lukách 446/12, Hradec Králové

Krajský úřad Středočeského kraje jako příslušný úřad podle § 22 zákona **vydává**

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

k posouzení vlivů provedení záměru

Nový Zeleneč

na životní prostředí

S následujícími podmínkami:

Fáze přípravy záměru

- 1) V rámci další projektové přípravy záměru bude zpracován plán organizace výstavby, jehož součástí bude návrh opatření ke snížení negativních vlivů výstavby záměru na okolní obytnou zástavbu.
- 2) Srážkové vody budou v max. míře retenovány a vsakovány v místě. Při použití například vsakovacích poldrů s následným bezpečnostním přepadem do vodních toků.
- 3) Před vyústěním dešťové kanalizace do vodních toků budou umístěny usazovací nádrže pro separaci šterku a písku, technické řešení bude dle požadavku dotčených orgánů (DOSS) a Povodí Labe s.p.
- 4) Vyústění dešťových kanalizací a přepadů z poldrů do vodních toků a nádrží budou opevněna lomovým kamenem, technické řešení bude dle požadavku DOSS a Povodí Labe s.p.
- 5) Pro jednotlivé etapy záměru bude zpracován projekt ozelenění, který zohlední krajinný ráz před každou etapou výstavby s projednaným stavem či případnými změnami.
- 6) Průjezdni úsek silnice II/10162 bude rozšířen na 6,5 m a doplněn zelenými pásy, cyklistickými pásy a chodníky.
- 7) Realizovat nápravná opatření vyplývající z hlukové studie.
- 8) Při přípravě projektové dokumentace bude zajištěna dostatečná kapacita čistírny odpadních vod pro novou výstavbu a pro současnou zástavbu Mstětic, případně pro napojení areálu ČEPRO v Mstěticích.
- 9) Po ukončení každé samostatné etapy, dle navrženého harmonogramu prací bude aktualizována Akustická studie s vyhodnocením vlivu hluku z provozu stavby na nejbližší chráněný venkovní prostor staveb včetně všech provedených protihlukových opatření.
- 10) Vždy samostatně před každou etapou bude proveden biologický průzkum.
- 11) V další fázi projektové přípravy záměru budou umístěny odlučovače ropných látek na místech s vyšší koncentrací parkujících automobilů (parkoviště).

- 12) Pro povolení realizace III. a IV. etapy výstavby, bude realizována okružní křižovatka v místě křížení komunikací č. II/101 a č. III/10162. Vybudování kruhového objezdu na tomto křížení bude podmínkou vpuštění střední a těžké nákladní dopravy po dobudování přejezdu a obchvatu obce Zápy.
- 13) Bude provedeno hodnocení hlukové zátěže z pozemní dopravy vůči nejbližší stávající obytné zástavbě obce Zeleneč podél silnice č. III/10162 (ul. Mstětická). Bude provedena upřesňující hluková studie v průběhu dalších stupňů dokumentace, dle jednotlivých etap výstavby a doplnění výpočtů hlukové zátěže pro nové referenční body.
- 14) V jednotlivých stupních PD k dopravním stavbám a ke stavbám občanské vybavenosti bude doplněno a upřesněno nakládání se srážkovými vodami pro místní účely lokality Nový Zeleneč a bude zahrnuta možnost využití a nakládání s „šedými vodami“ v lokalitě Nový Zeleneč, v souladu s platnou legislativou a stavem projektu.

Fáze realizace záměru

- 15) V místě výstavby budou umístěny v dostatečném množství sanační prostředky pro případnou likvidaci úniku ropných látek.
- 16) Možnost narušení faktorů pohody v době výstavby jednotlivých objektů bude omezena zejména v nočních hodinách a v době pracovního klidu vhodnými organizačními opatřeními – budou zapracovány do plánu organizace výstavby.
- 17) Z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší v období výstavby budou plněny podmínky „Programu ke zlepšení kvality ovzduší“, např. zkrápení ploch skladovaných sypkých materiálů za účelem snížení prašnosti.
- 18) Bude zabezpečen biologický dozor během přípravy realizace výstavby.
- 19) Budou vytvořena náhradní hnízda pro čmeláky.
- 20) Před realizací každé z etap proběhnou koordinovaným způsobem veškeré potřebné úkony, spojené s vynětím příslušných ploch ze ZPF. Systém odnímání ZPF bude i v rámci jednotlivých etap probíhat systematicky a bude řízen.
- 21) Skrývaná ornice bude v rámci realizace projektu preferenčně využita v místě záměru (zejm. zpětné ozelenění ploch navržených pro výsadbu zeleně).
- 22) Projektantem – specialistou pro vodohospodářské stavby, bude zajištěno přednostní využití dešťové vody k přečerpávání do vodních nádrží v parku Družba a její následné využití pro závlahu navrhovaného parku.

Fáze provozu záměru

- 23) Provéřit možnost dopravního omezení průjezdu nákladních automobilů včetně snížení rychlosti před vjezdem do obytné zóny na komunikaci č. III/10162.
- 24) Ozelenění zájmového území bude v souladu s projektem ozelenění a bude prováděna údržba zeleně a revitalizovaných částí vodních toků.
- 25) Zajistit dodatečnou péči o vysazené dřeviny, pravidelně kontrolovat jejich stav a podle potřeby provádět vhodná opatření pro jejich optimální vývoj, popřípadě provést i jejich obnovu.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska včetně odůvodnění uvedených podmínek:

Na základě Závěru zjišťovacího řízení vydaného pod č. j. 129666/2019/KUSK ze dne 5. 12. 2019, došlo ke zpracování dokumentace záměru. Dokumentaci záměru podle přílohy č. 4 zákona zpracovala RNDr. D. Pačesná, Ph.D. Jako zpracovatel posudku byla vybrána osoba s autorizací podle zákona Ing. Vladimír Plachý.

Podklady závazného stanoviska:

- Dokumentace záměru „Nový Zeleneč“ zpracovaná dle přílohy č. 4 zákona osobou autorizovanou dle zákona RNDr. D. Pačesná, Ph.D., v dubnu 2020.
- Vyjádření k dokumentaci záměru „Nový Zeleneč“.
- Veřejné projednání konané dne 7. 7. 2020 na Krajském úřadu Středočeského kraje.
- Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů záměru na životní prostředí záměru „Nový Zeleneč“ (dále jen „posudek“), který vypracoval dle přílohy č. 5 zákona Ing. Vladimír Plachý, autorizovaná osoba dle zákona, v období červen až srpen 2020.

Vydání souhlasného závazného stanoviska je založeno na vyhodnocení současného stavu příslušných složek a charakteristik životního prostředí v zájmovém území (v době zpracování dokumentace) a také na vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace, že realizací a provozem záměru velmi pravděpodobně nebude ovlivněna žádná ze složek životního prostředí, ani zdravotní stav obyvatel nad míru, která by znamenala zvýšené riziko jak pro obyvatele, tak pro složky životního prostředí a jeho realizace a provoz jsou akceptovatelné. Při splnění navržených podmínek v tomto závazném stanovisku pro eliminaci resp. snížení negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí lze považovat záměr z hlediska vlivů na životní prostředí za realizovatelný.

Příslušný orgán se ztotožnil s hodnocením a závěry posudku.

Odůvodnění stanovených podmínek:

Podmínky jsou stanoveny za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Podmínky byly vymezeny na zmírnění či eliminaci hlavních vlivů záměru na životní prostředí. Zejména se jedná o řešení nakládání s dešťovými vodami, dopravní obsluhou a ochranu obyvatel již realizovaných etap před vlivy výstavby dalších etap záměru.

Do podmínek nebyly zahrnuty podmínky, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v charakteru záměru. Rovněž nejsou uváděna opatření obecného charakteru. V podmínkách je kladen důraz jak na přípravu záměru a jeho vlastní realizaci, tak i na jeho provoz.

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Z hlediska potenciálního ovlivnění veřejného zdraví přicházejí v rámci realizace a provozu záměru teoreticky v úvahu faktory fyzikální (hluk, vibrace), chemické (znečišťování ovzduší, vody a půdy) a psychosociální (rušení pohody aj.). Hlavním škodlivým vlivem dopravy je hluk a to nejen v období provozu, ale i v období výstavby.

Dočasným negativním působením v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště, zejména při realizaci zemních prací. Tyto vlivy budou redukovány provedením technických a organizačních opatření (čištění komunikací, skrápění ploch zařízení stavenišť a komunikací).

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu na staveništi.

Záměr bude realizován z velké části v dostatečné vzdálenosti od nejbližší obytné zástavby. Vlivy budou pouze po krátké období výstavby záměru, a to především zvýšená hluková zátěž z výstavby a sekundární prašnost ze stavby.

Vliv výstavby záměru na veřejné zdraví budou dočasné a málo významné. Nápravná opatření pro období výstavby budou realizována především při realizaci etapy II, kdy již bude v provozu etapa I. Před každou etapou výstavby budou instalovány dočasné mobilní protihlukové stěny, které budou po ukončení dané etapy demontovány.

Po ukončení výstavby se předpokládá zvýšení intenzity osobní automobilové dopravy, zároveň by mělo dojít k realizaci optimalizace železniční trati a ukončení dopravních staveb v okolí.

Z výsledků rozptylové studie (příloha č. 5 dokumentace) vyplývá, že cílový stav imisní zátěže provozem nového zařízení a stávajícího imisního pozadí bude splněn v max. denních koncentracích v zákonných limitech (denní průměr). Z hlediska příspěvku k imisnímu limitu u nejméně ovlivněného bodu lze příspěvky považovat za nízké. Výpočet byl proveden pro max. obrátkovost vozidel a topnou sezónu. Cílový stav imisní zátěže provozem nového zařízení a stávajícího imisního pozadí budou v průměru ročních a denních koncentrací v zákonných limitech s dostatečnou rezervou pro další zdroje znečištění ovzduší. Dle výsledků modelování nelze předpokládat, že by realizací záměru došlo k výraznému zhoršení imisní situace v oblasti, či dokonce k překročení imisních limitů nad zákonný rámec.

Bylo vyhodnoceno, že budou plněny limity pro stacionární zdroje při provozu záměru v denní i noční době ve venkovním chráněném prostoru nejbližší a nejméně ovlivněných obytných staveb v rámci všech etap záměru.

U hlukové zátěže z dopravy budou plněny denní hygienické limity se zohledněním příslušných korekcí pro hluk z dopravy u všech sledovaných bodů, kromě ref. bodu č. 1 a u ref. bodu č. 2 kde v současném stavu je v noci překračován hygienický limit. V referenčním bodě č. 2 (Mstětice 8, Zeleneč) bylo v denní době pro stávající stav i výhled výpočtem ověřeno plnění hygienického limitu pro hluk z dopravy při zohlednění příslušných korekcí. V ref. bodě č. 1 (Mstětice 20, Zeleneč), je překračován hygienický limit se zohledněním příslušných korekcí již ve stávajícím stavu a naopak, zde ve výhledu dojde k poklesu hlučnosti oproti současnosti (nižší hlučnost oproti současnosti ve všech etapách záměru vlivem instalace PHS).

Pro potřeby posouzení záměru bylo zpracováno Hodnocení zdravotních rizik z hlediska hlukové imisní zátěže lokality na zdraví obyvatel (příloha č. 20 dokumentace). Na základě vyhodnocení výstupů rozptylové a akustické studie lze i přes všechny uvedené nejistoty konstatovat, že změny imisního a hlukového zatížení v posuzované lokalitě, jsou akceptovatelné pro posuzovaný záměr. Vliv provozu záměru na veřejné zdraví bude trvalý, ale malý.

Záměr nemá významný vliv ani nebude ovlivněn klimatem a jeho změnou (zvýšení průměrné teploty vzduchu, krátké, ale intenzivní srážky, mírný úbytek srážek, atd.). Území ani vlastní záměr nejsou citlivé a zranitelné v souvislosti se změnou klimatu. Vliv záměru na klima bude trvalý, ale malý.

Nepředpokládá se, že by výstavba či provoz uvažovaného záměru měly být významným zdrojem vibrací.

Záměr se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů. Záměr zasahuje do vodních toků Zelenečský potok a Čelákovický potok. Pro období provozu a výstavby bude zpracován povodňový a havarijný plán. Ve stávajícím stavu je retenční schopnost plochy záměru dostatečná a záměr se nenachází v záplavovém území. Pro realizaci záměru budou vytvořeny retenční plochy s dostatečnou kapacitou.

Realizace výstavby bude probíhat postupně po jednotlivých objektech. V místě stavby budou jen mobilní WC. Jiné splaškové odpadní vody v období realizace nebudou vznikat.

Zdrojem pitné vody pro objekty záměru bude nový veřejný vodovod. Podzemní ani povrchové vody nebudou čerpány. Pro případ výpadku elektrického proudu má provoz vodojemu záložní zdroj.

Odpadní splaškové vody budou likvidovány v nové centrální ČOV svedené do Čelákovického potoka jako recipientem. Nová ČOV se bude skládat ze dvou identických větví o kapacitě 2x2500. Jedná se o typizovanou řadu, která je schopna při spuštění průběžně zajistit čištění od 700 EO do max. kapacity 5 tis. EO.

Vliv provozu záměru na kvalitativní a kvantitativní parametry povrchové a podzemní vody lze označit za málo významný, z důvodu změny odtokových poměrů povrchových vod.

Pro záměr je počítáno s dotčením pozemků o celkové výměře 2 244 536 m² (celková plocha potřebná pro realizaci záměru včetně ploch pro dobudování inženýrských sítí, zařízení dočasných stavenišť pro všechny etapy výstavby). Pozemky pro výstavbu jsou evidované jako orná půda, zahrada, ovocný sad a trvalý travní porost. Zemědělská půda je I. až IV. třídy ochrany. Plochy jsou v současnosti využívány k intenzivnímu monokulturnímu zemědělskému hospodaření. Pro samotnou výstavbu je vymezená plocha záměru včetně stávajících komunikací 1 145 843 m² (zastavovaná plocha). Před zahájením hlavních stavebních prací bude na zemědělských pozemcích provedena skrývka orníční vrstvy půdy v mocnosti cca 0,20 – 0,5 m. V maximální možné míře bude tato zemina využita v místě záměru na vegetační úpravy. Z hlediska územního plánu jsou pozemky zařazeny jako „bydlení“, nebo „plochy smíšené obytné“. V ploše záměru se nachází také pozemek lesa (PUPFL). Pozemek PUPFL bude zachován. Celý záměr je etapizován, aby nedošlo k fragmentaci krajiny.

Záměr je umístěn mimo dobývací prostory a chráněná ložisková území. Záměr svým provozem nezpůsobí nadměrnou spotřebu surovin či zdrojů.

V místě záměru se nevyskytují zvláště chráněná území, dálkový migrační koridor nebo migračně významné území, nevyskytují se zde ani tůňky. Potenciálně nejhodnotnější přírodní stanoviště se nachází v místech lesa uprostřed plochy záměru a v okolí místních vodotečí. Les je však součástí krajinářské koncepce výstavby záměru, takže nebude kácen a nedojde k jeho významnému ovlivnění. Na stanovištích v okolí Čelákovického a Zelenečského potoka nebyl biologickým hodnocením prokázán dobrý biologický stav. Biologické hodnocení prokázalo výskyt zvláště chráněných druhů koroptev polní a rod čmelák, pro které bude třeba zažádat o výjimku dle § 56 odst. 2 (Výjimka ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů) dle zákona 114/1992 Sb.

Vliv záměru na faunu, floru a ekosystémy při výstavbě bude malý, při provozu nulový (může mít během provozu vliv mírně pozitivní – retenční nádrže, parky a obecní zeleň se může stát stanovištěm vzácných organismů).

Záměr není realizován na pozemcích nebo v blízkosti územní soustavy Natura 2000. Možný vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000 byl vyloučen stanoviskem příslušného orgánu ochrany přírody – Krajským úřadem Středočeského kraje.

Uvažovaný záměr se nenachází ve zvláště chráněném území (ZCHÚ) a ani v jeho těsné blízkosti.

V místě záměru a blízkém okolí se nenachází přírodní park. Nejbližší přírodní park Škvorecká obora - Králíčina se nachází cca 8 km jižně od záměru.

Bylo vyhodnoceno, že původní krajinný ráz daného území nebude negativně ovlivněn, urbanisticky promyšlený návrh nové bytové výstavby dává předpoklad zlepšení krajinného rázu území.

Území záměru nezasahuje do žádného regionálního a nadregionálního prvku územního systému ekologické stability (ÚSES).

ÚSES na lokální úrovni do plochy záměru sice zasahuje, ale nebude negativně ovlivněn, naopak bude rozšířen o nově navržené lokální biokoridory a biocentra, což přispěje k posílení ekologické stability území.

V jižní části záměru se nachází památný strom „Mstětický klen“. Tento strom bude zahrnut do koncepce záměru. Je počítáno s jeho zapojením a důslednou ochranou v rámci vzniku nových zelených ploch v záměru.

Území záměru nespadá do památkové rezervace či zóny. V místě záměru nejsou nemovitě budovy ani pomníky. Záměr nebude mít negativní vlivy na kulturní památky, památkové rezervace a památkové zóny. V místě záměru nejsou evidované archeologická naleziště.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí:

Umístění záměru bylo voleno záměrně vzhledem k dojezdové vzdálenosti od Prahy, kde pravděpodobně mnozí obyvatelé budou pracovat. Z hlediska dopravního napojení se jako vhodná jeví

blízkost železnice a dálnic D10 a D11. V projektu je předpokládáno, že samotný záměr také nabídne pracovní příležitosti (místní obchody, služby). Počet budoucích obyvatel je odhadován na cca 3500 obyvatel, všechna technická infrastruktura je dimenzována min. na 3500 ob.

Území je obslouženo silnicemi II. a III. třídy, které spojují Mstětice s okolními obcemi a nadřazenou dopravní sítí (II/101 - Mstětice – Brandýs nad Labem, II/101 - Mstětice – Úvaly, III/10162 - Mstětice – Zeleneč, III/10162 - Mstětice – Čelákovice). Území a jeho komunikační síť se doplňuje výstavbou nového nadjezdu silnice II/101 nad železniční tratí č. 231. V místě křížení komunikací (č. II/101 a č. III/10162) se navrhuje vybudování okružní křižovatky umožňující otáčení jednotlivých linek veřejné dopravy. V návaznosti na nový most přes železniční trať je navrženo vybudování mimoúrovňové deltovité křižovatky, která se napojí na stávající i plánovanou komunikační síť budoucího sídla Mstětice. Do sítě místních komunikací je začleněn i průjezdní úsek silnice II/10162, který bude rozšířen na 6,5 m a doplněn zelenými pásy, cyklistickými pásy a chodníky. Území bude obsluhováno autobusovými linkami meziměstské dopravy.

Odpadní splaškové vody budou likvidovány v centrální ČOV, odkud budou vody dále vypouštěny do Čelákovického potoka. Jedná se o mechanicko-biologickou ČOV. Je navržena dvoulinková oběhová aktivace s předřazeným mechanickým předčištěním a separací aktivovaného kalu na dvojici dosazovacích nádrží. Technologie ČOV je vybavena technologií pro chemické srážení fosforu. Přebytkový kal je aerobně stabilizován a odvodněn na odvodňovací lince. Topologie území umožňuje gravitační nátok na ČOV pouze z části, proto musí být v místech, kde gravitační nátok není možný, navrženo před technologickou linkou čerpání. Na ploše záměru je navrženo 6 čerpacích stanic. Tlakové čerpací stanice jsou navrženy jako podzemní s kapacitou 10 hodin pro případ výpadku elektrického proudu.

Z výsledků terénních vsakovacích zkoušek byl vypočten průměrný koeficient vsaku $1,9 \times 10^{-6} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$, což koresponduje s orientačními tabulkovými hodnotami pro jílovité písky.

Výhledově je zde uvažováno i s výstavbou akumulární nádrže pro závlahu golfu, která by zajistila jednak efektivní nakládání s dešťovou vodou a zároveň zajistila potřebnou závlahu pro plochy golfu.

Pro fázi provozu bude voda odebírána z Káranských řadů z provedeného napojení na oba Káranské řady na východě Zelenče u komunikace Zeleneč - Mstětice. Tento odběrný objekt je realizován pro Svaz obcí Úvalsko. Celková spotřeba vody po realizaci všech etap je předpokládána $177\,083 \text{ m}^3/\text{rok}$.

Pro fázi provozu bude využito stávajícího systému zásobování plynem v území (VTL plynovod DN 300, který je veden do Zelenče z regulační stanice VVTL/VTL umístěné na severovýchodě území). Zemní plyn bude využit především pro vytápění objektů. Potřeba plynu po realizaci všech etap je celkem $1\,723 \text{ m}^3/\text{h}$.

Napájení řešené oblasti je dle sdělení ČEZ z rozvodny 110/22kV Jirny. Celkové napájení se předpokládá kabelovými svody z venkovního vedení vysokého napětí. Pro zahájení výstavby a I. etapu bude osazena první TS a dále budou následovat TS v nutném časovém sledu dle postupu výstavby. Z trafostanic bude rozvinuta distribuční síť 0,4kV pro připojení jednotlivých objektů a rodinných domů.

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a jsou respektovány požadavky na omezení, respektive vyloučení řady negativních vlivů na životní prostředí z hlediska vlastního záměru.

V navrženém technickém řešení nebyly zjištěny nedostatky, které by mohly být ve střetu s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví. Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z platných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná řízení k povolení záměru. V souvislosti s ochranou životního prostředí se jedná především o podrobnou specifikaci odpovídajících technických nebo organizačních zabezpečení.

Po technologické stránce se jedná o zvládnuté procesy včetně odpovídající ochrany životního prostředí. Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná řízení k povolení předmětného záměru.

Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:

Záměr byl předložen a posuzován v jedné variantně.

Celkové hodnocení procesu posuzování vlivů na životní prostředí:

Vlivy záměru „Nový Zeleneč“ na životní prostředí byly posouzeny ze všech podstatných hledisek v souladu se zákonem.

- Dne 20. 4. 2020 byla Krajským úřadem Středočeského kraje, odborem životního prostředí a zemědělství (dále jen „KÚ“) rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům k vyjádření dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) zpracovaná RNDr. D. Pačesná, Ph.D. autorizovanou osobou dle § 19 zákona (autorizace č.j. 38495/ENV/11). Dokumentace byla zveřejněna na úřední desce Středočeského kraje dne 21. 4. 2020.
- KÚ pověřil zpracováním posudku Ing. Vladimíra Plachého, autorizovanou osobu dle § 19 zákona (autorizace č.j. 182/OPV/93).
- Na základě obdržení odůvodněných nesouhlasných vyjádření veřejnosti k dokumentaci nařídil KÚ konání veřejného projednání, konaného dne 7. 7. 2020 na Krajském úřadu Středočeského kraje, Zborovská 11, 150 21 Praha 5, v jednacím sálu zastupitelstva od 16 hodin.
- Dne 13. 7. 2020 byl KÚ požádán zpracovatelem posudku o prodloužení termínu k odevzdání posudku, který příslušný orgán akceptoval.
- Dne 11. 9. 2020 byl na KÚ doručen posudek k dokumentaci záměru.

Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:

K dokumentaci bylo obdrženo celkem 14 vyjádření v řádném termínu od následujících subjektů.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

Městský úřad Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, Odbor životního prostředí

Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy I

Ministerstva životního prostředí, Odbor ochrany ovzduší

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha

Středočeský kraj

Obec Zeleneč

Obec Jirny

Městská část Praha 20

Zelená alternativa z.s.

Společně pro Počernice a Hnutí Občanů Počernic

společné vyjádření 11 občanů Zelenče

vyjádření občana P. F. ze Zelenče

Vyjádření v anonymizované verzi jsou přílohou posudku ve vypořádání pouze shrnuta podstat vyjádření.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

1. Územní samosprávné celky

Středočeský kraj

Požaduje další dopracování dokumentace v oblasti hlukové zátěže stávající bytové výstavby, dále podrobnější řešení problematiky vsakování srážkových vod, způsobů prokázání rezerv dodávek pitné vody a elektrické energie a řešení k omezení záborů půdy třídy I. v daném území.

Vypořádání: Hodnocení vlivu akustických emisí, vzniklých působením změn v dopravní situaci v území, na stávající bytovou výstavbu, je v dokumentaci záměru dostatečně provedeno hlukovou studií (HS), s použitím výstupů HS v hlavním textu dokumentace. Řešení problematiky nakládání se srážkovými vodami je ve fázi dokumentace vyhodnoceno dostatečným způsobem. Řešení omezení záboru půdy I. třídy ochrany je řešeno v souladu s územním plánem obce Zeleneč. Pro fázi realizace záměru je uplatněna podmínka č. 20 „Před realizací každé z etap proběhnou koordinovaným způsobem veškeré potřebné úkony, spojené s vynětím příslušných ploch ze ZPF. Systém odnámání ZPF bude i v rámci jednotlivých etap probíhat systematicky a bude řízen.“. Prokázání rezerv v zásobování vodou a elektrickou energií je věcí investora záměru a včasných smluvních jednání při projektování a přípravě výstavby záměru.

Obec Zeleneč

Doprava: Z hlediska dopravy považujeme za nejvíce problematické zatížení křižovatky silnic II/101 a III/10162. Podle zpracované dokumentace bude tato křižovatka zatížena zejména dopravou generovanou předmětným záměrem. Žádáme proto, aby do stanoviska EIA byla převzata podmínka zajištění projektové dokumentace pro okružní křižovatku v místě křížení významných komunikací č. II/101 a č. III/10162 a tato podmínka byla následně vymahatelná v rámci povolujících řízení III. a IV. etapy výstavby, v souladu s platným územním plánem obce. Vybudování kruhového objezdu na tomto křížení bude podmínkou vpuštění střední a těžké nákladní dopravy, po dobudování přejezdu a obchvatu obce Zápy.

Hluk: V předložené hlukové studii postrádáme hodnocení hlukové zátěže z pozemní dopravy vůči nejbližší stávající obytné zástavbě obce Zeleneč podél silnice č. III/10162 (ul. Mstětická). Žádáme doložení průběžné HS v průběhu dalších stupňů dokumentace, dle jednotlivých etap výstavby a doplnění výpočtů hlukové zátěže pro nové referenční body.

Nakládání s vodami: Aktuální problémy se suchem a nedostatkem vody se silně dotýkají také naší obce a nelze v žádném případě připustit, aby jakýkoliv nový záměr tyto problémy dále prohluboval a ohrožoval dostupnost vodních zdrojů pro naše obyvatele. Požadujeme, aby v jednotlivých stupních PD k dopravním stavbám a ke stavbám občanské vybavenosti bylo doplněno a upřesněno nakládání se srážkovými vodami pro místní účely lokality Nový Zeleneč a prověřena možnost využití a nakládání s „šedými vodami“ v lokalitě Nový Zeleneč, v souladu s platnou legislativou a stavem projektu. Zároveň žádáme, aby zpracovatel posudku prověřil správnost a dostatečnost provedeného hodnocení i navrhovaných opatření z tohoto hlediska v rámci předložené dokumentace.

Vypořádání: Řešeno podmínkami stanoviska č. 12 „Pro povolení realizace III. a IV. etapy výstavby, bude realizována okružní křižovatka v místě křížení komunikací č. II/101 a č. III/10162. Vybudování kruhového objezdu na tomto křížení bude podmínkou vpuštění střední a těžké nákladní dopravy po dobudování přejezdu a obchvatu obce Zápy...“, č. 13 „Bude provedeno hodnocení hlukové zátěže z pozemní dopravy vůči nejbližší stávající obytné zástavbě obce Zeleneč podél silnice č. III/10162 (ul. Mstětická). Bude provedena upřesňující hluková studie v průběhu dalších stupňů dokumentace, dle jednotlivých etap výstavby a doplnění výpočtů hlukové zátěže pro nové referenční body.“ a č. 14 „V jednotlivých stupních PD k dopravním stavbám a ke stavbám občanské vybavenosti bude doplněno a upřesněno nakládání se srážkovými vodami pro místní účely lokality Nový Zeleneč a bude zahrnuta možnost využití a nakládání s „šedými vodami“ v lokalitě Nový Zeleneč, v souladu s platnou legislativou a stavem projektu.“.

Správnost a dostatečnost provedeného hodnocení i navrhovaných opatření je na úrovni dokumentace EIA odpovídající. Hodnocení a návrh opatření odpovídá stavu znalostí a možností v tomto stupni přípravy záměru.

Obec Jirny

Podstata vyjádření

Kritickými body dopravního napojení jsou:

- Sjezd z Exitu 8 na Poděbradskou – křižovatka je na mezi zahlcení již v současnosti a ve špičkách dochází ke kongescím.
- Křižovatka II/611 Poděbradská a II/101 Brandýská – byť je situace v tomto bodě méně kritická než v předchozím bodě, lze předpokládat, že záměr může vést ke kolapsu i tohoto infrastrukturního prvku.

Požadujeme vyhodnotit dopady na tyto křižovatky a s nimi související jevy:

- Posouzení jejich kapacit s ohledem na realizaci záměru v plné kapacitě.
- Posouzení hlukové zátěže rozšířit na tyto body – zahrnout rovněž snížení plynulosti stávající dopravy.
- Posouzení rozptylu rozšířit na tyto body – zahrnout rovněž snížení plynulosti stávající dopravy.
- Součástí posouzení bude i objekt Brandýská č.p. 284, k.ú. Jirny, který může být zasažen nadlimitně dopravou.

Zpracovatelka nemůže opomíjet ve svém hodnocení kritické úzké body limitující záměr takto flagrantním způsobem, neboť záměr může vést k dopravnímu kolapsu celého území.

V neposlední řadě je třeba konstatovat, že zpracovatelka konstatuje nutnost vybudování například okružní křižovatky na II/101 a III/10162. Ale tato není součástí popisu záměru, je nezbytné ji jako projekt přidat a posoudit.

Dle našeho názoru dojde i k dalším požadavkům na posílení komunikací směrem od dálnice, ty je třeba rovněž zahrnout do záměru a realizovat je spolu s I. etapou.

- požadujeme nápravu formou vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů dopravy na naši obec Jirny. Požadujeme tuto analýzu s ohledem na dostupnost dat doplnit v plném rozsahu.
- Vznikající město nemá všechny prvky infrastruktury, jen jejich část, chybí analýza zajištění potřeb obyvatel, kdy celou řadu potřeb bude nutné zajišťovat v jiných obcích, Praze. V území absentují plochy pro možnost podnikání v místě v širším rozmezí služeb. Je třeba jednotlivé potřeby definovat, stejně tak dopravní cestu a vyhodnotit kapacitní možnosti z hlediska komplexní obslužnosti území. Zahrnuty by měly být potřeby – zaměstnání, vzdělávání, zásobení, volnočasové aktivity a podobně tak, aby bylo možné sestrojít reálný model impaktů.
- Záměr má vznikat v etapách, kdy není jasné, jak bude zajištěné, aby infrastruktura opravdu vznikla, celý projekt je dle Našeho názoru koncipován tak, aby bylo možné převést infrastrukturní investice na jinou osobu, než je investor, případně je nakonec vůbec nerealizovat.
- Požadujeme, aby bylo infrastrukturní zajištění území řešeno v I. fázi projektu se všemi souvisejícími investicemi.

Závěr

- Navrhujeme, aby záměr byl zpracovatelce vrácen k přepracování s ohledem na nedostatečnost rozsahu hodnoceného území, neprovedení hodnocení kumulativních a synergických hodnocení dopadů všech záměrů v území a možnost a doplnění všech souvisejících investic do popisu záměru. Hodnocení zde provedené, je takto předložené neúplné, nesprávné a mohlo by vést k závěrům, které neodráží problematiska místa v území.

Vypořádání: Podle hodnocení zpracovatele posudku mají příslušné studie, zpracované osobami s příslušnou autorizací (studie dopravních vazeb a dopravních zátěží, hluková studie, rozptylová studie, studie vlivů na zdraví obyvatelstva) všechny náležitosti, nezbytné k tomu, aby jejich výsledky

použil zpracovatel hlavního textu dokumentace pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na životní prostředí a zdraví. Studie mají dostatečnou vypovídací schopnost. Se závěry zpracovatele posudku se ztotožnil i příslušný orgán, dále pak předložené studie nebyly rozporovány ani příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje. Otázka dopravy je pak řešena podmínkou stanoviska č. 12 „Pro povolení realizace III. a IV. etapy výstavby, bude realizována okružní křižovatka v místě křížení komunikací č. II/101 a č. III/10162. Vybudování kruhového objezdu na tomto křížení bude podmínkou vpuštění střední a těžké nákladní dopravy po dobudování přejezdu a obchvatu obce Zápy.“. Otázka kumulativních a synergických vlivů je v dokumentaci řádně vyhodnocena.

Městská část Praha 20

Připomínky k dopravnímu řešení záměru

- pro napojení na oblast Horních Počernic a Černého Mostu bude využívána zejména kratší trasa po silnici II/611, zatímco dálnice D11 bude využívána pro napojení vzdálenějších částí Prahy. Ovšem v případě nedostatečné kapacity křižovatky silnice II/101 a II/611 a křižovatky silnice II/611 a přivaděče do MÚK D11 v km 8 dojde k přesunu většiny osobní i nákladní dopravy směřující do Prahy právě na silnici II/611.
- Prognóza intenzit dopravy a kapacitní prověření navazujících úseků a křižovatek musí být provedena minimálně s výhledem na rok např. 2054.
- Dle kapitoly 2.3.4 dopravní studie je územím vedena cyklostezka, která přímo navazuje na jednu z páteřních turistických cyklotras č. 17 Greenway Jizera, EV4. Z přílohy č. 06_04_doprava vyplývá, že v části trasy této cyklostezky je navržena místní komunikace B resp. C a to bez dalšího popisu nebo koordinace návrhu nové sítě místních komunikací se stávající cyklostezkou. Tento návrh jde přímo proti současnému trendu rozvoje sítě cyklostezek (cyklotras) a devalvuje několik let starou investici do výstavby cyklostezky mezi obcemi Mstětice a Zeleneč s možností budoucího prodloužení směrem do obce Nehvizdy.

Vypořádání: Předložené studie (hluková studie, rozptylová studie) jsou zpracovány podrobně, dostatečně kvalifikovaně a se všemi náležitostmi, které zabezpečují dobrou vypovídací schopnost těchto elaborátů. Nebyly zjištěny žádné znaky použití nestandardního hodnocení. Vstupní podklady odpovídají časovým, kvalifikačním a technickým možnostem zpracovatele a pro posouzení záměru byla shledána jako vypovídající a dostatečná.

Třetí bod je podmíněn podrobnějším řešením dopravního projektanta pro fázi dalších stupňů projektové dokumentace. U záměru nejsou předpokládány negativní vlivy z dopravy v tak velké šíři. Rozvoj cyklotras v regionálních měřítku je pak otázkou územních plánů a jiných koncepcí.

Dopravní model i schválený územní plán jednoznačně hodnotí hlavní dopravní napojení území přes D11 s nutností dořešení dalších staveb mimo region, vlastní stavby související se záměrem v místě jsou zahrnuty do nápravných opatření. Rozhodně nelze vyloučit havárii na D11 apod., kdy by byla ve větší míře využívána uvedená komunikace, ale toto jsou nepředvídané stavy (havárie), za běžného provozu je nejvýhodnější z hlediska času i ekonomiky provozu řešit dopravu po D11. Zpracovaný model hodnotí stávající sociální chování lidí, které se v budoucnu budou měnit, a to se změnou životního stylu, zkvalitnění dopravní obslužnosti veřejnou dopravou, pracovního vytížení apod. Optimalizace dopravy v regionech je nyní průběžně zpracovávána v tzv. Studiích mobility. V regionu dojde ke změně dopravního zatížení po dobudování již zahájených staveb a rozvoji území (zkapacitnění železničního koridoru, ...). Dlouhodobý výhled dopravy v regionu je velmi problematický a zavádějící.

2. Dotčené správní orgány

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

- Obci Zeleneč je předávána voda prostřednictvím Pražského distribučního řadu. V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že v současné době může být problém se zajištěním dostatečné kapacity zdrojů vody na předávacích místech z Pražské distribuční sítě. Skutečnost nedostatku vody v této oblasti vyplývá, mimo jiné, i z koncepčního dokumentu „Analýza a příprava opatření ke zmírnění negativních dopadů sucha a nedostatku vody na území Středočeského kraje“.

Navýšení kapacity odběru z Pražské distribuční sítě musí být smluvně zajištěno s provozovatelem a vlastníkem sítí tj. Pražskou vodohospodářskou společností a.s. a Pražské vodovody a kanalizace, a.s.

- Před povolením výstavby v lokalitě „Nový Zeleneč“ je třeba prověřit, zda bude možné zabezpečit požadované množství pitné vody tj. 177 083 m³/rok tak, aby nedocházelo k výpadkům dodávek vody a poklesům tlaku vody a zda není zásobování pitnou vodou podmíněno jinou investicí např. vybudováním či zkapacitněním vodojemů apod.
- Je požadován dodatečný podrobnější biologický průzkum.
- Požádat včas o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF dle ustanovení § 9 odst. 8 zákona.
- Rozptylová studie nebyla zpracována pro fázi výstavby záměru. V této fázi budou významnějšími zdroji emisí prostory jednotlivých stavenišť, případně pohyby nákladních aut a jiné stavební techniky po komunikacích v okolí záměru. Vzhledem k rozdělení záměru na etapy nevzniknou tyto zdroje současně, ale postupně v rámci poměrně dlouhého období. Bude tedy na místě využití širokého spektra opatření uvedených v Metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností.

Vypořádání: Záměr počítá s realizací nového veřejného vodovodu s vodojemem. Podzemní ani povrchové vody nebudou čerpány. Bez zajištění dostatečného zásobování záměru pitnou vodou nebude možno záměr realizovat, problematika bude řešena v následných fázích projektové přípravy a včasného zajištění smluvních vztahů s PVS a.s. a s PVK a.s.

Stanovena podmínka stanoviska č. 10 „Vždy samostatně před každou etapou bude proveden biologický průzkum.“ A dále podmínka č. 17 „Z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší v období výstavby budou plněny podmínky „Programu ke zlepšení kvality ovzduší“, např. zkrápění ploch skladovaných sypkých materiálů za účelem snížení prašnosti.“.

Městský úřad Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, Odbor životního prostředí

Z hlediska jednotlivých zákonů bylo stanovisko bez připomínek.

Vypořádání: Vzhledem k charakteru vyjádření bez připomínek.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje

V dalším stupni dokumentace bude předložena aktualizovaná Akustická studie s vyhodnocením hluku z provozu stavby na nejbližší chráněný venkovní prostor staveb včetně všech provedených protihlukových opatření.

Vypořádání: Stanovena podmínka stanoviska č. 13“ Bude provedeno hodnocení hlukové zátěže z pozemní dopravy vůči nejbližší stávající obytné zástavbě obce Zeleneč podél silnice č. III/10162 (ul. Mstětická). Bude provedena upřesňující hluková studie v průběhu dalších stupňů dokumentace, dle jednotlivých etap výstavby a doplnění výpočtů hlukové zátěže pro nové referenční body.“.

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha

Oddělení ochrany ovzduší:

- Upozorňujeme však, i přes navrhovaná opatření, na riziko obtěžování zápachem z ČOV.

Oddělení ochrany vod:

- Z pohledu hodnocení vlivu na povrchové a podzemní vody není dokumentace zpracována dostatečně.
- Na jakost povrchové vody v recipientu tj. v Čelákovickém potoce. Je třeba uvést, jakým způsobem se změní koncentrace měřených ukazatelů v Čelákovickém potoce po dotaci vypouštěné vody z plánované ČOV.
- Dále zpracovatel dokumentace nezhodnotil vliv na množství vody v Čelákovickém potoce v souvislosti s odvodem dešťových vod z plánované zástavby a v souvislosti s realizací ČOV, ze které budou odpadní vody zaústěny do tohoto toku.
- Zpracovatel nenavrhuje žádná opatření k nakládání se srážkovými vodami.

- Z hlediska zákona č. 224/2015 Sb., o prevenci závažných havárií, k zaslanému dokumentaci uvádíme, že zpracovatel nezhodnotil vliv na životní prostředí u skutečnosti, že záměr zasahuje do zóny havarijního plánování objektu skladu PHM Mstětice provozovatele ČEPRO, a.s. Zóna havarijního plánování byla stanovena Krajským úřadem Středočeského kraje dokumentem č.j. 108784/2019/KUSK OŽP ze dne 19.8.2019

Oddělení ochrany přírody:

- S odkazem na dikci § 2 odst. 2 písm. h) zákona č. 114/1992 Sb., s přihlédnutím k § 2 odst. 2 písm. i) a k) téhož zákona a dále se zohledněním úvodních ustanovení zákona č. 334/1992 Sb. zaujímá inspekce k předkládanému záměru kritické stanovisko.
- Nevratný plošný zábor téměř 100 ha mimořádně kvalitní půdy lze opodstatněně považovat za problematický.

Oddělení ochrany lesa:

- nemá k předkládané dokumentaci žádné připomínky.

Vypořádání: Navržené je technické řešení vsakování srážkové vody u každého domu samostatně, vzhledem ke geologickému podloží je však vsak velmi omezen a je třeba zajistit dostatečnou retenční kapacitu. Navrženo je vsakování na retenčních poldrech a následně bezpečnostní přepad do vodních toků. Toto řešení je projednáno a odsouhlaseno Povodím Labe s. p. Toto řešení je rovněž v souladu s inženýrsko-geologickým průzkumem (příloha č. 13 dokumentace). Průzkum byl zpracován Mgr. Pavlem Kořínkem, pracovníkem s odbornou způsobilostí v hydrogeologii a sanační geologii a konstatuje následující. V případě návrhu likvidace srážkových vod vsakem do půdního profilu lze tedy vzhledem k nedostatečné propustnosti horninového prostředí na předemtné lokalitě očekávat jen velmi omezené možnosti. Řešeno podmínkami stanoviska č. 2 „Srážkové vody budou v max. míře retenovány a vsakovány v místě. Při použití například vsakovacích poldrů s následným bezpečnostním přepadem do vodních toků“, č. 3 „Před vyústěním dešťové kanalizace do vodních toků budou umístěny usazovací nádrže pro separaci šterku a písku, technické řešení bude dle požadavku dotčených orgánů (DOSS) a Povodí Labe s.p.“.

Otázka povolení ČOV a vypuštěných hodnot bude řešena samostatným povolujícím procesem a není důvod očekávat porušování zákonných předpisů, či technických norem.

Zábor zemědělské půdy, respektive určení území pro zástavbu, bylo již řešeno v územním plánu. Ochrana zemědělské půdy je dále řešena v podmínce č. 20 stanoviska „Před realizací každé z etap proběhnou koordinovaným způsobem veškeré potřebné úkony, spojené s vynětím příslušných ploch ze ZPF. Systém odnímání ZPF bude i v rámci jednotlivých etap probíhat systematicky a bude řízen.“.

Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy I

- Lze konstatovat, že formulovaný požadavek na etapizaci záměru („Pro každou samostatnou ucelenou etapu bude požádáno o souhlas k odnětí ze ZPF u příslušného správního orgánu v souladu s platnou legislativou. O vyjmutí další etapy ze ZPF lze žádat až po vyčerpání kapacity předchozí etapy v souladu se schváleným ÚP.“) konvenuje zásadě kvantitativní ochrany ZPF, jeho naplnění proto ministerstvo považuje z hlediska ochrany ZPF za legitimní. V tomto ohledu lze naopak negativně hodnotit konstataci zpracovatele na str. 59 dtto 90, 93: „Realizace bude probíhat po etapách (I., II., III. a IV.) a v rámci každé etapy bude výstavba jednotlivých objektů probíhat postupně a nahodile, a to podle toho, jak se podaří parcely pro výstavbu rodinných domů prodat stavebníkům/majitelům.“, postupná realizace záměru, a to i v rámci jednotlivých etap, by měla probíhat systematicky a koordinovaně.
- Deklarované preferenční využití skrývané ornice v rámci realizace projektu (zejm. zpětné ozelenění ploch navržených pro výsadbu zeleně) lze hodnotit jako vhodné, taktéž bližší podrobnosti nakládání s kulturními vrstvami půdy (zejména zohlednění rozdílné bonity skrývaných půd) budou předmětem posouzení v rámci individuálně-rozhodovacího postupu, tedy při odnímání konkrétní navrhované plochy pro danou etapu.

Vypořádání: Řešeno v podmínce č. 20 stanoviska „Před realizací každé z etap proběhnou koordinovaným způsobem veškeré potřebné úkony, spojené s vynětím příslušných ploch ze ZPF. Systém odnímání ZPF bude i v rámci jednotlivých etap probíhat systematicky a bude řízen.“.

Ministerstva životního prostředí, Odbor ochrany ovzduší

- Požadujeme vysvětlit neobvyklý poměr přírůstku koncentrací PM₁₀:PM_{2,5}, který dosahuje hodnot větších než 10:1. V celorepublikovém měřítku se totiž dopravní zdroje pohybují typicky okolo poměru 3-4:1. Příčinou tohoto problému mohou být nesprávně stanovené emisní faktory. Např. emisní faktor pro PM_{2,5} v Tab. 7 Rozptylové studie se řádově liší od běžných hodnot. Dále také upozorňujeme na zmatečný popis výpočtové rychlosti, kdy není jasné, zda byla použita rychlost 50 km/h nebo 90 km/h.
- Str. 69 a 87 - ... za rok 2017, které byly účinné za platnosti již zrušeného zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, v úplném znění. U 24 hodinových koncentrací pro částice PM₁₀ je uveden „cílový imisní limit“ na místo „imisní limit“.

Vypořádání: Výpočtová rychlost byla v celé studii zadávána 50 km/hod. Dle sdělení zpracovatelky dokumentace, byla vzhledem k délce rozpracovanosti dokumentace omylem ponechána původní terminologie. Dané podklady byly převzaty ze Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2017, ČHMÚ. Tyto skutečnosti nemají významný vliv na výsledky RS a na posouzení z hlediska vlivu na ovzduší.

3. Dotčená veřejnost

Zelená alternativa z.s.

Podstata vyjádření

- Nemáme také bohužel žádnou bližší detailnější představu o typovosti rodinných a bytových domů, jelikož jediné zákresy volí uniformní hmoty domů.
- v tabulce č. 10 (str. 42) uváděna jiná plocha, tedy 2 244 536 m² než je v uvedeno v kapitole B.I.2 Kapacita záměru. Zde je uvedena plocha 1 145 843 m².
- Podle Dokumentace je plánováno (tab.10, str. 39-42), že bude potřeba vyjímat ze ZPF plochy, které spadají do nejvyšší bonity I. a II., což je přípustné jen za splnění poměrně přísných kritérií. Je nám jasné, že jelikož je území již v platném územním plánu obce určeno pro podobné aktivity, musel se již při schvalování ÚP, orgány ochrany ZPF k tomuto vyjadřovat. Jen upozorňujeme na skutečnosti, že právě toto stanovisko není automaticky příslibem souhlasu s vynětím a teprve další stupně, mají prokazovat, jakou mírou by mohl být ZPF odnímán svému primárnímu účelu.
- Proto je právě v procesu EIA nutné zvážit, zda záměr nemá nějaké vhodnější řešení, které by co nejvíce ochránilo nevratné změny v území. Proto nám chybí i variantní řešení záměru. Chybí nám zde také výčet, kolik je plánováno vyjímat ZPF v třídách I. a II. V citované tabulce jsou sice uvedeny dotčené pozemky a jejich výměra, ale vzhledem k tomu, že se jedná o pozemky, kde je více BPEJ, je údaj o výměrách nejcennějších ploch velmi významný.
- Ze zjištěných údajů pak vyplývá, že z celkové potřebné plochy, kterou by bylo potřeba vyjmout ze ZPF (údaje z tabulky č. 10 na str.42), tedy 2 244 536 m², je plocha v I. bonitě ochrany 780 412 m², tj. 34,8 % a u II. bonity jde o plochu 204 244 m², tj. 9,1%. Tedy téměř 44% potřebné plochy zaujímají plochy s nejvyšší ochranou ZPF.
- Za nedostatečnou považujeme celou koncepci zeleně.
- Proto by bylo velmi vhodné umístit okolo celého areálu poměrně mohutnou výsadbu stromů s doplněnými silnějšími keřovými partiemi. To může snížit i energetické nároky záměru. V Dokumentaci ale nejsou relevantní údaje.

Vypořádání: Dle zpřesněných informací od investora podaných zpracovateli posudku je rozdíl v uváděných výměrách způsoben přesným ohraničením záměru. Větší výměra záboru je pak uvažována pro dobudování sítí mimo vlastní záměr a zařízení dočasných stavenišť. Vzhledem k tomu, že jsou tyto záboru spojeny s jednotlivým prováděním etap výstavby a není znám přesný časový harmonogram stavby, proto byla zpracovatelem Dokumentace uvažována maximalistická varianta záboru.

Dále řešeno návrhem podmínek stanoviska č. 5 „Pro jednotlivé etapy záměru bude zpracován projekt ozelenění, který zohlední krajinný ráz před každou etapou výstavby s projednaným stavem

či případnými změnami.“, č. 24 „Ozelenění zájmového území bude v souladu s projektem ozelenění a bude prováděna údržba zeleně a revitalizovaných částí vodních toků.“, a č. 25 „Zajistit dodatečnou péči o vysazené dřeviny, pravidelně kontrolovat jejich stav a podle potřeby provádět vhodná opatření pro jejich optimální vývoj, popřípadě provést i jejich obnovu.“.

- Ztotožňujeme se s připomínkou č.20, kde se hovoří o snížení prostupnosti krajiny pro živočichy. Navrhována je totiž silně urbanizovaná struktura s vysoce technicistním přístupem k údržbě. Nejsou tu ponechány žádné prostory pro biodiverzitu.
- Podle podkladů bude nutné žádat o výjimky dle 114/1992 Sb. u chráněných druhů. Ačkoli projednávání Dokumentace neřeší primárně problematiku výjimek, upozorňujeme již nyní na skutečnost, že podle § 56 zákona 114/1992 Sb. je potřeba skutečně prokázat, že veřejný zájem převažuje nad zájmy ochrany přírody.
- Přípomínky, které se týkají krajinného rázu jsou nedostatečně zodpovězeny.
- Ve vlastním hodnocení krajinného rázu dle přílohy č. 15 je sice velmi detailně hodnocena a popsána lokalita, především v širších souvislostech, ale vlastně zde chybí skutečné vizualizační zákresy do krajiny.

Vypořádání: Biologický průzkum a posouzení z hlediska biodiverzity je zpracováno fundovaně, stejně jako hodnocení krajinného rázu. Obě studie mají dostatečnou vypovídací schopnost a pro fázi EIA jejich výsledky postačují. Stanoveny podmínky č. 5 „Pro jednotlivé etapy záměru bude zpracován projekt ozelenění, který zohlední krajinný ráz před každou etapou výstavby s projednaným stavem či případnými změnami.“, č. 10 „Vždy samostatně před každou etapou bude proveden biologický průzkum.“, č. 18 „Bude zabezpečen biologický dozor během přípravy realizace výstavby.“, č. 24 „Ozelenění zájmového území bude v souladu s projektem ozelenění a bude prováděna údržba zeleně a revitalizovaných částí vodních toků.“, a č. 25 „Zajistit dodatečnou péči o vysazené dřeviny, pravidelně kontrolovat jejich stav a podle potřeby provádět vhodná opatření pro jejich optimální vývoj, popřípadě provést i jejich obnovu.“.

- Je nutné vysvětlit rozpor u vypořádání připomínky 27, kde je konstatováno, že není plánován žádný supermarket apod. Zároveň se hovoří v připomínce bodě 30 o marketu a toto tvrzení není vyvráceno.
- Ztotožňujeme s připomínkou 28, která se týká parkoviště typu P+R. Není nám tedy jasné, jak bylo možné zpracovat kvalitní rozptylovou studii, když chybí takto podstatné údaje. Zde vidíme velký prvek nejistoty. Tato problematika není vyřešena. Rozhodně se však nejedná o investici, která by měla být plně přenášena na jako veřejně prospěšná na úroveň Středočeského kraje. Jde o vyvolanou investici, která má zajišťovat kvalitní dopravní obslužnost záměru, a proto musí být realizována převážně v gesci investora. Je také nutné v rozptylové studii počítat s tím, že naplňování záchytného parkoviště je většinou auty, které dojíždí ze vzdálenosti maximálně 5 km, a tudíž jde téměř vždy o studené starty, kdy motory nepracují v optimálních režimech a emisní charakteristika je velmi rozdílná od normálního provozu motoru. Toto není nijak zohledněno v příslušných výpočtech.

Vypořádání: Rozptylová studie je zpracována standardně, má dostatečnou vypovídací schopnost a její závěry dobře posloužily zpracovateli dokumentace pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na životní prostředí. Problematika zpracování rozptylové studie a záměru parkoviště P+R byla podrobně projednána na veřejném projednání a je zahrnuta v zápisu z tohoto veřejného projednání. Vlastní P+R jako samostatný zdroj pro rozptylovou studii počítáno nebylo, stejně jako další případné zdrojové místa, škola, obchod, menší parkoviště v centru. Byla zvolena forma pohybu všech aut v rámci celého záměru, v rámci 15 minut se studenými starty, nebylo možné modelovat správně jednotlivé liniové zdroje těchto pojezdů k P+R, či jiných lokalit. Počty pojezdů byly zvoleny na straně bezpečnosti (8000 pojezdu za den při poslední etapě), aby postihli jak pojiždění po areálu, výjezdy a vjezdy od rodinných domů, tak pojezdy v rámci P+R a místní dopravu po záměru, je tedy zahrnuta celkové emise v ploše kde se auta pohybují na místo jednotlivých lokálních zdrojů.

- Nedomníváme se, že je správné vypořádání se s bodem 38 připomínek. Odlučovače ropných látek by měly být umístěny u parkovacích míst u objektů služeb, školy, školky, společenským sálem, venkovními sportovišti, krytou víceúčelovou halu. U takovýchto objektů je nezbytné

v souladu se stavebními předpisy mít vybudovány dostatečné kapacity parkování a u nich lze očekávat znečištění.

Vypořádání: Umístění odlučovačů bude optimalizováno v další fázi projektové přípravy záměru, podmínka č. 11 „V další fázi projektové přípravy záměru budou umístěny odlučovače ropných látek na místech s vyšší koncentrací parkujících automobilů (parkoviště).,..

- Snížení průjezdu nákladních automobilů je jen deklaratorní a nevyžadovatelné. Není nikde zakotveno, třeba formou veřejnoprávní či plánovací smlouvy. Jak chce investor zamezit tranzitní dopravě? Zvláště, když potencionálně uvažuje o úpravě železničního přejezdu formou nadjezdu. To je přitom právě to kritické místo, které doposud zabraňuje vzhledem k velké frekvenci vlaků (cca 1x za 10 minut), tomu, aby silnici II/101 nepoužívala tranzitní nákladní doprava, která je silně závislá na dojezdových časech.
- Na straně 8 Dokumentace je na obrázku 3 chybně zakresleno vyústění komunikace III/10162 od Čelákovic do křižovatky s II/101.
- Chybí nám také bilance dopravy, která bude potřeba při výstavbě z hlediska nutnosti terénních úprav. Počty pohybů stavební techniky i s jejími emisemi s určitou mírou jistoty vygenerovat. Zvláště pak, když již bude zrealizována I. etapa, může výstavba dalších etap negativně ovlivnit nové rezidenty.
- v I. etapě má být umístěno 70 % plánovaného počtu obyvatel, tak je nutné již v první etapě realizovat novou, okružní křižovatku III/10162 a II/101 v centru Mstětic.
- Zároveň je nutné vystavět budovy občanské vybavenosti.

Vypořádání: Hodnocení dopravních zátěží i hluková studie jsou zpracovány dostatečně podrobně a kvalifikovaně. Jejich závěry dobře posloužily zpracovateli dokumentace pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na životní prostředí a zdraví. Stanovena podmínka č. 9 „Po ukončení každé samostatné etapy, dle navrženého harmonogramu prací bude aktualizována Akustická studie s vyhodnocením vlivu hluku z provozu stavby na nejbližší chráněný venkovní prostor staveb včetně všech provedených protihlukových opatření.“ a č. 12 „Pro povolení realizace III. a IV. etapy výstavby, bude realizována okružní křižovatka v místě křížení komunikací č. II/101 a č. III/10162. Vybudování kruhového objezdu na tomto křížení bude podmínkou vpuštění střední a těžké nákladní dopravy po dobudování přejezdu a obchvatu obce Zápy.“. Výstavba záměru bude probíhat po etapách s předpokladem realizace celého záměru v řádu desítek let, vyhodnocení vlivů dopravy pro realizaci záměru, je tedy vcelku neuchopitelné, ale lze předpokládat, že doprava vyvolaná realizací záměru nebude vyvolávat vlivy z hlediska ovzduší ani hluku porušující příslušné limity pro ochranu zdraví.

- V hydrogeologickém průzkumu je uvedeno jen datum provedení zkoušky, ale zcela chybí meteorologická situace, teplota, tlak a další údaje, které charakterizují situaci, která provázela provedení zkoušky. Podle dostupných údajů bylo 18 – 19. 3. 2019, tedy 2 dny předcházející zkoušce deštivé počasí s teplotami mezi -1 až 8 °C. Vypovídací schopnost je neuvedením situačních podmínek zpochybnitelná. Není vůbec jasné, jaké bylo zvodnění vrstev horniny, ve které byla provedena vsakovací zkouška. Jaká tedy byla situace ve dnech předcházejících zkoušce?
- Doporučujeme se blíže seznámit třeba s Metodickou pomůckou MMR pro vsakování srážkových vod ze srpna 2019.
- primárně tato problematika na každém pozemku. Existuje řada řešení, které jsou navíc i podporovány dotačními tituly ze SFŽP, program Dešťovka.
- Vodu pak lze velmi dobře využívat pro údržbu zeleně na pozemcích, čímž je zajištěno neporušení stávajícího stavu. Zároveň se i přes ne zcela dobré vsakovací poměry část vody dostane do podzemní vrstvy.
 - ... v době realizace záměru již plně vyžadována
- zákonem o vodách, tak jak je toto připravováno i v rámci Národního akčního plánu adaptace na změnu klimatu.

- A zde je pořád navrhována oddělená kanalizace a nemoderní zastaralá řešení.
- Jde např. o velmi kvalitní systémy předsunuté zeleně na stěnách přispívající nejen k začlenění do krajiny, ale i k ochlazení území, a i vlastních objektů, které pak mají menší energetické nároky. Také není vůbec zvažováno užití zelených střech, alespoň objektů občanské vybavenosti. Odpar vody z rostlého terénu může tvořit až 80 % ve vodním cyklu.
- Je nutné zpracovat koncepci skutečného hospodaření s dešťovou vodou se zaměřením na využívání vody využívání pro údržbu zahrad, parků a izolační zeleně a samozřejmě vsakování v místě vzniku v maximální možné míře, vzhledem ke koeficientům vsakování. Kvalitní půda je schopná teoreticky sorbovat více jak 3 000 m³/ha. Pokud by byla půda v takovém stavu, jak hovoří Oznámení, muselo by vzhledem k morfologii území docházet velmi často k povodňovým stavům, především u Zelenečského potoka.
- V jižní části se uvažuje o odvodu vody dešťovou kanalizací přímo do vodoteče. Ta má být revitalizována. Není jasné, zda tato revitalizace je vyvolanou investicí nebo dlouhodobým plánem povodí Labe. Pokud ovšem bude navržena ve tvaru lichoběžníkového profilu se širokou bermou a malou kynetou, jde o revitalizaci, která nepovede ke zpomalení odtoků dešťové vody z území. Jde o zastaralé řešení, které přispívá k rychlým odtokům a u vodoteči pak k povodňovým stavům.
- Odkanalizováním dešťových vod dojde ke snížení zásobování vodou z okolních budoucích urbanizovaných ploch.

Vypořádání: Hydrogeologie území, vodohospodářské poměry a vliv na krajinu je v dokumentaci řešen na úrovni odpovídající fázi předprojektové přípravy. Navržené technické řešení odvádí srážkové vody přímo v místě spadu - vsakováním u každého domu samostatně, vzhledem ke geologickému podloží je však velmi omezeno a je třeba zajistit dostatečnou retenční kapacitu – umělé vsakování poldry a následně bezpečnostní přepad do vodních toků. Toto řešení je projednáno a odsouhlaseno Povodím Labe s. p. Toto řešení je rovněž v souladu s inženýrsko-geologickým průzkumem (příloha č. 13 dokumentace). Průzkum byl zpracován Mgr. Pavlem Kořínkem, pracovníkem s odbornou způsobilostí v hydrogeologii a sanační geologii a konstatuje následující. V případě návrhu likvidace srážkových vod vsakem do půdního profilu lze tedy vzhledem k nedostatečné propustnosti horninového prostředí na předmětné lokalitě očekávat jen velmi omezené možnosti. Řešeno podmínkami stanoviska č. 2 „Srážkové vody budou v max. míře retenovány a vsakovány v místě. Při použití například vsakovacích poldrů s následným bezpečnostním přepadem do vodních toků“, č.3 „Před vyústěním dešťové kanalizace do vodních toků budou umístěny usazovací nádrže pro separaci štěrku a písku, technické řešení bude dle požadavku dotčených orgánů (DOSS) a Povodí Labe s.p.“ a č. 22 „Projektantem – specialistou pro vodohospodářské stavby, bude zajištěno přednostní využití dešťové vody k přečerpávání do vodních nádrží v parku Družba a její následné využití pro závlahu navrhovaného parku.“.

- Je navrhována klasická ČOV. Přitom existuje již spousta modernějších řešení, Jde třeba o využití šedých vod (EN 12056) pro potřeby provozu RD a BD. V rezidenčních i komerčních budovách je přibližně 40 % vody použito pro splachování WC. Zde je již nyní možné zapojit jak šedou, tak i dešťovou vodu.

Vypořádání: Otázka využití šedých vod, je řešena podmínkou stanoviska č. 14 „V jednotlivých stupních PD k dopravním stavbám a ke stavbám občanské vybavenosti bude doplněno a upřesněno nakládání se srážkovými vodami pro místní účely lokality Nový Zeleneč a bude zahrnuta možnost využití a nakládání s „šedými vodami“ v lokalitě Nový Zeleneč, v souladu s platnou legislativou a stavem projektu.“, využití šedých vod však bude možno využít, až po stanovení legislativního rámce jejich využití a stanovení příslušných technických norem. Vzhledem k časovému rozsahu realizace záměru lze očekávat, že pozdější etapy realizace záměru již budou otázkou využití šedých vod zahrnovat. Není však zodpovědné požadovat v současné době po investory, aby se stal testovacím subjektem pro řešení využití šedých vod bez patřičných norem.

- V příloze 13c je uvedeno pod bodem 2.6. posouzení environmentální kvality zeminy. Není nám zcela jasné, proč je pro toto posouzení využito Vyhlášky 387/2016 Sb., která se týká ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu. Pokud již zpracovatel využil tabulku 10.1.

z citované vyhlášky (tab.5, přílohy č.13c), pak nechápeme, proč ji nepoužil celou. Chybí údaj o EOX (org. vázané halogeny extrahovatelné hexanem), kde je limit 1 mg/kg sušiny.

Vypořádání: Rozsah analýz a množství odebraných vzorků (pouze jeden) bylo provedeno dle zadání objednatele (tab. 10.1 Vyhl. 294/2005 Sb.), které bylo vypracováno projektanty budoucích komunikací kvůli skrývkám apod. Nedopatřením nebyl ukazatel EOX uveden v tabulce. V příloze posudku je zpráva specialisty s tabulkou s doplněnou hodnotou EOX (<1.0 mg/kg suš).

- V kapitole B.II.4. Energetické zdroje postrádáme jakékoli úvahy o jiném typu zásobování teplem než jen plynem, jako je především užitý tepelných čerpadel, alespoň u větších objektů, třeba občanské vybavenosti, ploch střech pro solární ostrovní systémy. Efektivní je třeba rekuperace energetického potenciálu šedých vod (teplá voda z mytí a sprch) a jeho zapojení do otopných systémů.

Vypořádání: Úkolem procesu EIA je posoudit předložený záměr, který byl vyhodnocen s využitím zásobování teplem prostřednictvím plynu. Využití předložených technologií by mohlo být „ekologičtější“, ale není oprávněný důvod je investorovi nařizovat. Využití zmíněných technologií pro vytápění však není v rámci záměru zapovězeno a lze předpokládat, že by se jednalo o nevýznamnou změnu záměru, vzhledem k případnému snížení vlivů ze spalování zemního plynu.

- změna charakteru lesa, který bude nepochybně více sloužit pro rekreační účely okolních obyvatel. V příloze č. 8a je uvažováno o zřízení sítě pěších cest. Plnění funkce nyní solitérního lesa (VKP), jako místa sloužícího pro úkryt zvěře, která nemá příliš jinou nabídku v širším okolí. Zvláště pak venčení psů, které je zcela pochopitelné, pak vede víceméně k emigraci jakýchkoli divoče žijících druhů.
- U kapitoly B.II.5. Biologická rozmanitost naprosto nesouhlasíme s tvrzením, že les, který bude součástí krajinářské koncepce výstavby záměru, nebude záměrem významně ovlivněn.
- Biologický průzkum, probíhal jen na jaře 2019. Pro ujasnění si možností pozorování a průzkumu jsme si vyhledali data pro uvedené 3 termíny průzkumných prací. 5. 5. 2019 bylo oblačno, zataženo, místy přeháňky a teplota 6 – 10 °C přes den, v noci 0 – 4°C, 4. 6. 2019 pak polojasno, 26 – 30 °C a 19. 6. 2019 místy přeháňky, 26 – 30 °C. Z tohoto jasně vyplývá, že dvě návštěvy probíhaly za obdobných podmínek vysokých teplot a první naopak v okamžiku, kdy v noci místy klesala teplota k nule. Především průzkum fauny (např. plazů a obojživelníků) je pak za takovýchto podmínek velmi diskutabilní a je zcela nepochybně zatížen velkou mírou nepřesností. Je zde konstatován výskyt čmeláka, ale není zde informace, zda v území existenci hnízd. Požadujeme proto provedení průzkumných prací v celém aspektu roku.

Vypořádání: Do prostoru lesa nebude stavebně zasahováno. Stanovena podmínka stanoviska č. 10 „Vždy samostatně před každou etapou bude proveden biologický průzkum.“.

Společně pro Počernice a Hnutí Občanů Počernic

Podstata vyjádření

- Výstavby 3500 bytů bude zdrojem výrazného přetížení okolí dopravou.
- Z dokumentace není vůbec zřejmé, jaké byly použity vstupy (intenzity dopravy).
- Vzhledem k tomu, že lze předpokládat vysoký nárůst dopravy, při počtu nových obyvatel (3500) tak, by měl mít záměr v předstihu vyřešenou dopravní obslužnost a nelze akceptovat pouhá odvolání na budoucí plánované stavby komunikací, a to i bez reálného termínu zahájení provozu.

Vypořádání: Hodnocení vlivu výstavby záměru a provozu záměru je z hlediska vlivu dopravy posouzeno pomocí hlukové a rozptylové studie, i studie vlivů na zdraví obyvatelstva. Podkladem ke studiím bylo hodnocení vlivů dopravních zátěží na souvisejících komunikacích v oblasti ovlivnitelné provozem záměru. Ve studii dopravních zátěží a vazeb jsou vstupy plně definovány. Předložené studie nebyly rozporovány zpracovatelem posudku ani příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje. Otázka dopravy je pak řešena podmínkou stanoviska č. 12 „Pro povolení realizace III. a IV. etapy výstavby, bude realizována okružní křižovatka v místě křížení komunikací č. II/101 a č. III/10162. Vybudování kruhového objezdu na tomto křížení

bude podmínkou vpuštění střední a těžké nákladní dopravy, po dobudování přejezdu a obchvatu obce Zápy.“.

- spojení a společné posouzení silničního a železničního hluku je chybné a nelze jej takto posuzovat.

Vypořádání: V hlukové studii byly porovnány limity pro silniční dopravu s výsledky HS zvlášť a u železniční dopravy také zvlášť. Sumarizované hodnocení hluku ze všech zdrojů je vyjadřováno formou společné tabulky jenom pro účely hodnocení vlivu hluku na zdraví obyvatelstva. Tam se pak hodnotí roční zátěže hlukem a zpracovatel HIA sumarizované akustické hodnocení potřebuje jako podklad.

- výpočtové body k akustické studii jsou voleny tak, aby záměr s jistotou vyšel, a proto jsou modelována místa vzdálenější od zdroje hluku.

Vypořádání: Zpracovatel HS vybíral referenční body zodpovědně a volil takové, které nejlépe reprezentují vliv akustické emise ze stacionárních zdrojů hluku i z dopravy na hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku v CHVPS.

- chybí posouzení části komunikace, kde má vzrůst provoz s vlivem na stávající zástavbu. Vlastní komunikace v záměru, která by u stávajících objektů zvýšila dnes již nadlimitní hluk, je v posouzení zamlčena.
- Pro fázi realizace záměru nebyla zpracována hluková studie. Realizace bude probíhat po etapách postupně a nahodile, to podle toho, jak se podaří parcely pro výstavbu rodinných domů prodat stavebníkům/majitelům.

Vypořádání: Patrně je myšlena centrální komunikace, vedoucí středem prostoru pro etapy I. a II. záměru. Provoz na této komunikaci ovlivňuje pouze CHVPS v nové plánované obytné zástavbě, v žádném případě nezasahuje svým vlivem mimo areál nového sídliště. Dále je ve stanovisku stanovena podmínka č. 9 „Po ukončení každé samostatné etapy, dle navrženého harmonogramu prací bude aktualizována Akustická studie s vyhodnocením vlivu hluku z provozu stavby na nejbližší chráněný venkovní prostor staveb včetně všech provedených protihlukových opatření.“.

- v dokumentaci se hovoří o PHS, které však nejsou konkrétně popsány, případně jde pouze o dočasné mobilní PHS

Vypořádání: Mobilní stěny jsou myšleny pro fázi výstavby. Umístění PHS pro fázi provozu bude zpřesněno na základě měření hluku v první etapě provozování záměru a postupně i v dalších etapách a na základě toho bude umístění PHS zpřesněno, záměr musí splňovat legislativní limity.

- vlastní záměr nepopisuje ani nezohledňuje existující tranzitní dopravu v daném místě

Vypořádání: Vliv tranzitní dopravy je v RS obsažen v pětiletých průměrech a v HS je obsažen v hodnocení stávající akustické situace, která je u dopravy na silnicích I. a II. třídy převzata z ŘSD a na ostatních komunikacích je získána situace měřením dopravního hluku a sčítáním dopravy.

- Ve smyslu § 77 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně zdraví, že místnosti u komunikace nebudou obytné

Vypořádání: Toto je náhradní opatření, pokud již dnes u některé vysoce zatížené komunikace II. třídy dochází k překročení limitů v CHVPS, pak se volí náhradní opatření na ochranu vnitřních prostorů domu před hlukem (nucené větrání, akustická větrací štěrbin, predisponování pobytových místností domu na odvrácenou stranu od komunikace atd.).

- značení v mapách je chaotické a zmatené. Ve studii o RPDI je popis mapy "maximální zatížení", není uvedeno, proč je výpočet na rok 2016, výhledový rok není datován, není tedy zřejmé, zda jde o rok 2030 nebo rok 2130?

Vypořádání: Jde jistě o rok 2030. Maximální zátěž – je myšlen rok zprovoznění I. a II. etapy.

- ve výpočtu hluku je jednou mapa ve 3 m a jednou ve 4 m. Dopravní studie uvádí roky 2019 a 2034 a model hluku přitom uvádí rok 2016 a po realizaci záměru- rok neznámý.

Vypořádání: Rok 2016 byl rokem posledního sčítání dopravy za strany ŘSD. Od tohoto roku dále jsou pak používány usanční nárůstové koeficienty, pomocí nichž je možno dojít k cílovému roku 2034.

Výškové umístění izofon záleží na typu domu a výškovém umístění nejvíce postižitelného CHVPS.

- Při výpočtu vlivu stacionárních zdrojů hluku při provozu záměru nebyla provedena korekce hluku.

Vypořádání: Hluková studie byla zpracována v souladu se zákony, předpisy a metodickými pokyny.

- Zpracovaná dokumentace v žádném případě nehodnotí vlivy realizace a provozu nové obytné výstavby „Nový Zeleneč“. V dokumentaci nebyly posouzeny všechny známé vlivy a rizika z hlediska možného negativního ovlivnění životního prostředí z důvodu absence zásadních vstupních podkladů.

Vypořádání: Všechny vlivy nového záměru byly komplexně posouzeny pomocí HS, RS a studie vlivu na zdraví.

- 3. Kapitola D. IV. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů neobsahuje žádná konkrétní opatření.
- Žádáme tato opatření konkretizovat, včetně návrhu, řešení a umístění PHS.

Vypořádání: Opatření jsou natolik konkrétní, kolik umožňuje fáze EIA. V DSP je možno zpřesnit. Stanovisko uvádí řadu konkrétních podmínek i v otázkách hluku viz výše.

- Dokumentace předpokládá odnětí 2244536 m² zemědělské půdy (včetně nejcennější půdy I. a II. třídy ochrany).
- Dokumentace zcela opomíjí posoudit kumulativní a synergické vlivy rozsáhlého odnímání půdy i pro další plošné záměry v blízkém okolí (Datové centrum Zeleneč, Skladová zóna Mstětice, Skladová zóna Mstětice, Skladový zóna Mstětice II a Mstětice II 2017).
- Požadujeme proto řádné posouzení vlivů na půdu, a to i s ohledem na ustanovení (§ 4 odst. 3 zákona o ochraně veřejného zájmu, dle kterého zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu.

Vypořádání: Zábor zemědělské půdy, respektive určení území pro zástavbu, bylo již řešeno v územním plánu. Ochrana zemědělské půdy je dále řešena v podmínce č. 20 stanoviska „Před realizací každé z etap proběhnou koordinovaným způsobem veškeré potřebné úkony, spojené s vynětím příslušných ploch ze ZPF. Systém odnímání ZPF bude i v rámci jednotlivých etap probíhat systematicky a bude řízen.“

- Tvrdíme, že všechna navrhovaná adaptační opatření jsou velmi vágní a není z nich zřejmé, zda se jedná pouze o plnění požadavků vyplývajících ze zákona, popřípadě územního plánu nebo zda jsou obsahem i některé nadstandardní opatření. Požadujeme proto tato opatření konkretizovat a řádně popsat a posoudit jejich vliv na zvýšení teploty v okolí, hospodaření s dešťovými vodami, atd. Dokumentace také neřeší nárůst emisí skleníkových plynů z dopravy vyvolané záměrem. Požadujeme tyto vlivy řádně popsat a posoudit.

Vypořádání: Vše bylo hodnoceno výpočty a příslušnými posuzovatelskými nástroji ve studiích (HS, RS, HIA), které jsou přílohou dokumentace, a z nichž dokumentace vycházela pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na životní prostředí a zdraví. Procesem EIA nelze stanovovat „zlepšující opatření“ nad rámec vyžadovaný zákonem.

- ve výskytu fauny o flóry v delším časovém horizontu bude nezbytné provést aktualizovaný zoologický a botanický průzkum dotčených ploch

Vypořádání: Stanovena podmínka stanoviska č. 10 „Vždy samostatně před každou etapou bude proveden biologický průzkum.“

- A požadujeme nezaujaté hodnocení nezávislou autorizovanou osobou vybranou posuzovatelem záměru dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.

Vypořádání: Hodnocení dle §67 je doloženo v příloze č 8 dokumentace. Nutnost zpracování tohoto hodnocení vyplývá přímo z §67 odst. 2.

- Akustický studie vykazuje zásadní nedostatky a nesrovnalosti včetně neuvádění veškerých informací a zdrojů, lze ji proto hodnotit jako nedostatečnou a zavádějící.

- Na str. 8 je rozpočítávána doprava pro jednotlivé etapy. (Mělo by být jednoznačně dáno dopravním modelem, což dáno není.) Tj. není ZŘETELNĚ (a jednoznačně) zřejmé v kolik vozidel, v jaké etapě bude jezdit po komunikacích III/10162 a II/101. Bylo by vhodné mít pro každou etapu (je-li nutné modelovat zvlášť ~ z hlediska hluku je nevhodnější posuzovat nejhorší možnou variantu tj. celý záměr komplexně). Kartogram intenzit vozidel po místních komunikacích v oblasti záměru není k dispozici.
- Na str. 10 je uvedena „Tab. 4 Intenzita dopravy v jednotlivých úsecích dílčích komunikací po realizaci záměru“. Není vysvětlen její obsah. Co znamená 2613 + 3755 osobních vozidel a 103 - 85 + 11 nákladních vozidel pro komunikaci 111/10162? Dle přílohy dopravní studie, kartogramy 14c - 14f lze pro část komunikace 111/10162 nalézt jednotlivé intenzity, chybí jednoznačně kompletní kartogramy intenzit dopravy pro jednotlivé varianty.
- Je zde uvedena informace „realizací záměru dojde k odklonu cca 90 % nákladní dopravy z komunikace III/10162 „. Tato nákladní doprava bude jezdit kudy? Přesun nákladní dopravy na jiné pozemní komunikace nebyl záměrem posouzen! (Tak jako nebyl celý záměr posouzen v přílehlých oblastech - obcích.) Je posuzován výhradně vlastní záměr ne širší okolí záměru! Není kvantifikován dopad zvýšení provozu v obci Zápy (nájezd DIO), Jirny (nájezd Dli), Zeleneč, Sychrov, H. Počernice (cesta po nezaplatněných úsecích mimo dálniční síť směr Praha) popřípadě Mstětice, Čelákovice Počernice (cesta směr od Prahy).

Dále je uvedena informace: „Pozn.: Denní/noční rozdělení dopravy je uvažováno 90% v denní době (06:00 - 22:00) a 10% v noční době (22:00 - 6:00).“ Tato skutečnost neodpovídá platnému předpisu „TP 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí“.

Výběr referenčních bodů pro hodnocení je nedostatečný, respektive nevhodný. Svající objekty, které jsou nejbliže železniční trati, pozemní komunikaci III/10162, respektive II/101. Lze nalézt množství objektů ať v plánované zástavbě tak ve stávající infrastruktuře, která je mnohem blíže než zvolené výpočtové referenční body.

- Platné hygienické limity hluku dle NV 272/2011 Sb. Jsou stanoveny zvlášť pro silniční hluk a zvlášť pro železniční hluk. Není možné vyhodnocovat synergii na hygienický limit!
- Není vysvětleno, jakým způsobem na existujících chráněných objektech (ref. bod 1 a 2) i po realizaci záměru je stále nadlimitně zatížen hlukem ze silniční dopravy. (Navíc do výpočtu není zahrnuta část komunikace III/10162.)
- PHS jako opatření nejsou v záměru popsána, respektive jejich rozsah a umístění. Jsou tedy modelována a jak? Dle bodu 3) respektive dle zákona č. 258/2000 Sb. má být zajištěn už i chráněný venkovní prostor staveb!!!
- „nevyužitelné místnosti“ se jedná o obytné budovy. Tj. lze zde spatřovat zásadní rozpor v dokumentaci. Respektive hluková studie potažmo vlastní záměr neřeší problematiku dodržení potřebných hygienických limitů ve venkovním chráněném prostoru staveb, toto je však třeba dle zákona č. 258/2000 Sb, § 77 odstavec (4): část uvádí, že se jedná o obytné budovy a v další části se lze dočíst, že se nebude jednat o obytné místnosti, nelze to považovat za jasný soulad dokumentace.)
- Z modelu nebo popisu ovšem není zřejmé odkud kam má být snížena rychlost.
- Tj. pro jakou špičkovou hodnotu je model počítán a proč není počítán pro RPDI?
- zdůvodnění zde lze zmínit i zamalování modelovaných opatření do grafického znázornění izofonové mapy = není provedeno. Za zásadní nedostatek lze považovat modelování silniční i železniční dopravy jako synergie - není možné. Další závažný nedostatek představuje nezahrnutí pozemní komunikace III/10162 směrem na Čelákovice do výpočtu. Tj. hlukové mapy obsahují, co obsahovat nemají (silnice + železnice dohromady) a neobsahují co obsahovat mají (komunikace III/10162 i směrem na Čelákovice).
- Ovšem z přiložené mapy strategického hlukového mapování (neobsahuje všechny zdroje hluku), která monitoruje jen hlavní tahy, vyplývá, že v okolí záměru jde o vysoce zatížené území, přes

které musí doprava vést clo připravovaného záměru. Realizace záměru není hodnocena v těchto lokalitách, kudy bude doprava přiváděna.

Vypořádání: Akustická studie byla vyhotovena na základě dostupných informací, podkladů a pramenů, které byly k dispozici v době jejího zpracování. Intenzita dopravy pro jednotlivé etapy na komunikaci III/10162 a II/101 je uvedena v tabulce č.4. Z tabulky je zřejmá změna dopravy v porovnání se stávajícím stavem (+ či -). Kartogramy nebyly zpracovány jako součást dopravní studie, dílčí hodnoty intenzity byly odborně odhadnuty, a to podle intenzit dopravy na okolních komunikacích. Doprava bude odvedena zejména na komunikaci II/101. Na vjezdech do budoucí nové zástavby městečka budou umístěny značky zakazující vjezd nákladních vozidel vyjma zásobování. Vzhledem ke složitosti modelace byly v hlukovém výpočtu zohledněny pouze stávající blízké komunikace přímo dotčené záměrem a nově navržená síť komunikací v rámci jednotlivých etap záměru. Je předpoklad, že v širším okolí záměru dojde k rozmělnění dopravy a nelze tedy objektivně stanovit budoucí vliv záměru na hlukovou zátěž v širším okolí záměru. Referenční body byly voleny tak, aby co nejlépe ukazovaly budoucí hlukovou zátěž v rámci jednotlivých etap záměru (hluková zátěž uvnitř zástavby, hluková zátěž ze stávajících i nových komunikací). Je hodnocen pouze vliv hluku z dopravy po komunikaci. Synergie byla vyhodnocována v rámci vlivu na veřejné zdraví, viz výše. Při realizaci protihlukových opatření (PHS) bude sice u ref. bodů 1 a 2 nadále překračován hygienický limit, oproti stávajícímu stavu ale dojde k poklesu hlučnosti v denní i noční době, viz tabulka č. 20 a 21. Do výpočtu není zahrnuta pouze vzdálená část komunikace III/10162, což má na hodnotu hlukové zátěže u referenčních bodů 1 a 2 nulový vliv. Přesné umístění a rozsah dočasných PHS v blízkosti silnice č. III/10162 nelze v současné fázi přípravy záměru přesně stanovit. Obecně lze říci, že pro účinné snížení hlukové zátěže u těchto objektů bude třeba instalovat PHS o délce mezi 50 - 70 m a výšce 3 m (záleží také na konkrétních prostorových a rozhledových poměrech). Přesná specifikace jednotlivých PHS bude řešena vždy v rámci výstavby konkrétního zatíženého obytného objektu u silnice III/10162 (v rámci přípravy projektu výstavby). Bude se jednat o obytné budovy, vzhledem k nadměrné hlukové zátěži směrem od silnice III/10162 budou místnosti směrem k této komunikaci vyhrazeny jako neobytné. Pro účel snížení hlukové zátěže u navržených objektů při komunikaci č. III/10162 bylo modelováno snížení rychlosti při západním výjezdu z navrženého intravilánu o délce cca 600 m. Pro výpočet hluku z dopravy byl použit modelový program CZ metodiku. Do modelu byly zadávány intenzity dopravy s rozdělením (den 06:00 -22:00) a noc (22:00-06:00). Hodnoty hluku byly spočteny v denní době pro osm souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin, v noční době pro nejhlučnější hodinu. Pro úsek komunikace č. III/10162 směrem na Čelákovice nebylo provedeno sčítání dopravy, proto nelze objektivně stanovit budoucí hlukovou zátěž na této komunikaci. Vzhledem k tomu, že nová doprava bude směřována zejména na dálnici D10 a D11 nebo směrem na Prahu, nebyl směr na Čelákovice uvažován jako dominantní a nebyl zahrnut do výpočtu. Vzhledem ke složitosti modelace byly v hlukovém výpočtu zohledněny pouze stávající komunikace přímo dotčené záměrem a nově navržená síť komunikací v rámci jednotlivých etap záměru.

- Lze se domnívat, že nebylo provedeno hodnocení ani širších vazeb využití komunikační sítě vzhledem k využití / nevyužití zpoplatněných úseků dálnic vs. možnost využití silnice 11/611 přes H. Počernice a lze se tak domnívat, že velká část osobní dopravy bude jezdit vzdálenostně nejkratší cestou přes nezaplatněné úseky dálniční sítě. Je nutné připomenout, že toto území je nadlimitně zatížené hlukem z dopravy, což vyplývá i ze strategického hlukového mapování a návrh opatření v rámci „hot spots“. Byť zde změna vyvolaným záměrem bude malá, pak ji ovšem dle platné legislativy nelze považovat za zákonnou, viz ustanovení o hodnotitelných změnách určujícího ukazatele v rámci hluku.

Vypořádání: Dopravní model i schválený územní plán jednoznačně hodnotí hlavní dopravní napojení území přes D11 s nutností dořešení dalších staveb mimo region, vlastní stavby související se záměrem v místě jsou zahrnuty do nápravných opatření. Rozhodně nelze vyloučit havárii na D11 apod., kdy by byla ve větší míře využívána uvedená komunikace, ale toto jsou nepředvídané stavy (havárie), za běžného provozu je nejvýhodnější z hlediska času i ekonomiky provozu řešit dopravu po D11. Zpracovaný model hodnotí stávající sociální chování lidí, které se v budoucnu budou měnit, a to se změnou životního stylu, zkvalitnění dopravní obslužnosti veřejnou dopravou, pracovního vytížení apod. Optimalizace dopravy v regionech je nyní průběžně zpracovávána v tzv. Studiích mobility. V regionu dojde ke změně dopravního zatížení po dobudování již zahájených staveb a rozvoji území

(zkapacitnění železničního koridoru, ...). Dlouhodobý výhled dopravy v regionu je velmi problematický a zavádějící.

- „Není patrné, zda-li z hlediska kumulativních vlivů jsou v modelu dopravy zohledněny i záměry, uváděné na str. 8 oznámení jako „velké projekty s možným významným dopadem, na životní prostředí a lidské zdraví.“ Vypořádání této připomínky informuje pouze o obecných skutečnostech a nezmiňuje se o modelu dopravy.

Vypořádání: Hluková zátěž z provozu velkých projektů nemůže být zohledněna ve stávajícím hlukovém pozadí lokality. Bylo vycházeno ze sčítání dopravy z roku 2016, kdy vše nemuselo být v provozu, ale hlavním podkladem je DIP s hodnocením aktuálních průjezdů a měření hluku.

- Není ale Jasně řečeno, zda tři „velké projekty“ zmíněné na sír. 24 dokumentace byly do roku 2018 zprovozněny, či nikoli. Minimálně u skladové zóny Mstětice II a Mstětice II/2017, která byla projednávána v roce 2017, to není jisté, Přípomínka č. 31 nebyla vypořádána.

Vypořádání: Nebyly zpracovány jako součást dopravní studie, dílčí hodnoty intenzity byly odborně odhadnuty, dle intenzit dopravy na okolních komunikacích. Proto jsou přepočítávány i výhledové intenzity, které zohledňují mimo jiné záměry uvažované.

- Na str. 26 dokumentace a v připomínkách č. 18 a 28 (sír. 9-11 dokumentace) jsou dále uváděny plánované změny v dopravní síti v území Záměru a plánované dopravní stavby, z nichž řada přímo souvisí se Záměrem. Tyto dopravní stavby, ať už jsou podmínkou realizace Záměru či nikoli a bez ohledu na to, zda jsou jeho součástí nebo jsou veřejně prospěšnými stavbami, by také měly být předmětem hodnocení kumulativních vlivů, Je třeba provést řádné hodnocení kumulativních vlivů, a to i ve specializovaných studiích (např. rozptylová studie).

Vypořádání: S okružní křižovatkou není v modelu počítáno, s přeložkou komunikace II/101 ano. Kruhová křižovatka má nižší hlučnost než křižovatka hodnocená modelem. Hodnocení je dostatečné. HS i RS jsou zpracovány kvalifikovaně a na úrovni.

- Chybí výpočet spotřeby pitné vody, zemního plynu a elektrické energie pro zařízení občanské vybavenosti tak, jak jsou popsána na str. 27 dokumentace.

Vypořádání: Bude provedeno ve fázi DSP, až bude vybavenost zcela jasná.

- Záměrem bude značně ovlivněno i území pražské MČ Horní Počernice. Dále je nutné doplnit analýzu vlivu Záměru na dopravní situaci v ulici Náchodská.

Vypořádání: Území Horních Počernic nebude významně ovlivněno. Obyvatelé se budou do Prahy dopravovat vlakem nebo napojením osobní dopravy na dálnici D 11, komentováno výše.

- Z nové zástavby v počtu 3500 bytů lze uvažovat 1,5 auta na rodinu, tedy minimálně 5250 osobních vozidel.

Vypořádání: Postupnost výstavby zaručuje postupné změny v dopravě, v souladu se změnami dopravní infrastruktury. K místnímu přetížení komunikací tedy nedojde.

- Hodnocení vlivů na klima je neúplné a obsahuje nejasnosti: Na str. 50-52 dokumentace je uveden výpočet množství emisí skleníkových plynů ze Záměru. Tabulka č. 16 na str. 51 obsahuje bilanci dopravy, u jednotlivých etap Záměru uvádí 1 NA denně. To je v rozporu s identickou tabulkou č. 13 na str. 48 dokumentace, kde je uvedeno 8 NA denně. Chybí výpočet množství emisí skleníkových plynů během výstavby Záměru podobně, jako chybí rozptylová studie pro výstavbu (viz bod III.a). Na str. 51 dokumentace se u fáze provozu Záměru dále vysvětluje, že „vzhledem k nemožnosti exaktně určit množství spálených pohonných hmot byl pro výpočet samotného CO₂ použit odhad vycházející ze zkušeností s dopravou.“ To není dobře pochopitelné, jelikož množství spáleného paliva bylo třeba určit pro rozptylovou studii, není jasné, co mají být „zkušenosti s dopravou“ a není uvedena žádná konkrétní metodika výpočtu.
- Kapitola D.I.2 není zpracována dle Metodického výkladu k aplikaci vybraných nových pojmů a požadavků zákona č. 100/2001 Sb. (MŽP, 2017), chybí např. konkrétní údaje k řešení energetické účinnosti Záměru, využití obnovitelných zdrojů energie, vlivu na nepřímé emise skleníkových plynů apod. Hodnocení vlivů Záměru na klima je třeba dopracovat.

Vypořádání: Vlivy na klima odpovídají dopravním zátěžím. Ve studiích i v dokumentaci jsou dostatečně hodnoceny.

- Ta musí obsahovat mj. rozptylové modelování pachových látek, a to jak pro ČOV, tak i sklad pohonných hmot ČEPRO (viz připomínka č. 13).

Vypořádání: Není důvod zpracovávat pachovou RS. Běžná doprava není zdrojem pachů. V území se zdroje zápachu nebudou vyskytovat. Sklad PHM Čepro je v takové vzdálenosti, že se se záměrem tyto dvě územní aktivity nebudou vzájemně ovlivňovat. Objekt ČOV je navržen jako CELOZASTŘEŠENÁ stavba s důrazem na minimální ovlivnění okolí stavby. Díky zastřešení všech technologických uzlů je minimalizováno ochranné pásmo ČOV, zcela eliminováno ovlivnění okolí zápachem či hlukem. Veškerá kontaminovaná vzdušina je z vybraných místností a objektů nuceně odsávána pomocí vnitřní ventilace na oplachovací půdní biofiltry umístěné vedle objektu ČOV. To koresponduje s technickými podmínkami provozu pro snížení emisí pachových látek uvedenými ve vyhl. č. 415/2012 Sb.

- Kapitola B.III.4 má popisovat ostatní emise a rezidua. Chybí popis světelného znečištění způsobený veřejným osvětlením na území Záměru.

Vypořádání: U sídelních útvarů je světelné znečištění bohužel obvyklým průvodním jevem. Pro tento faktor nejsou však stanoveny limity ani v mezinárodním, ani v českém měřítku. Tento faktor není objektivně hodnotitelný. Obecně lze světelnému znečištění zamezit regulací veřejného osvětlení na intenzitu, odpovídající bezpečnostním předpisům. Také obecně, světelné znečištění v celém sídelním útvaru lze omezit také vhodnou kombinací a rozmístěním vysoké a střední zeleně. Uprostřed území je zachován pás lesa.

- Z údajů na str. 16 přílohy č. 20 vyplývá, že kvantitativní charakterizace rizika vyplývající z celoroční inhalační expozice suspendovaným částicím byla provedena pro 3205 obyvatel zájmového území, tj. počet obyvatel Zelenče s obcí Mstětice podle ČSÚ k 31. 12. 2018, Posouzení vlivů na veřejné zdraví tedy nebylo provedeno pro samotné obyvatele Záměru, kterých bude cca 3500 (str. 22 dokumentace). Rovněž chybí vyhodnocení vlivu Záměru na faktor pohody obyvatel, který souvisí s bezpečností dopravy, nehodovostí, výskytem dopravních kongescí apod.

Vypořádání: Při vyhodnocení zdravotních rizik se posuzuje změna, která nastane realizací záměru tzn. změna pro současné obyvatele v lokalitě ovlivněné záměrem. Změna u nových obyvatel není známá, mohlo by se pouze počítat s novým pozadím. Vyhodnocení záměru na faktor pohody obyvatel zpracovatel HIA nehodnotí, nejsou objektivně známy ani souvislosti mezi nehodovostí, bezpečností a pohodou.

- Řada opatření pro období výstavby Záměru chybí a je třeba je doplnit: Realizace Záměru je podmíněna realizací, zprovozněním a kolaudací obchvatu II/101 Brandýs nad Labem - přeložka - část obchvat Zápy“

Vypořádání: Stanovena podmínka č. 12 stanoviska „Pro povolení realizace III. a IV. etapy výstavby, bude realizována okružní křižovatka v místě křížení komunikací č. II/101 a č. III/10162. Vybudování kruhového objezdu na tomto křížení bude podmínkou vpuštění střední a těžké nákladní dopravy, po dobudování přejezdu a obchvatu obce Zápy.“

- zpracována dle Metodického pokynu MŽP, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále MP RS). Tento pokyn v podrobné míře popisuje požadavky na náležitosti RS, což v konečném důsledku zvyšuje její kvalitu a transparentnost. Zde diskutovaná RS řadu požadavků MP RS nereflktuje. Text RS je navíc celkově špatně pochopitelný, věty gramaticky často nedávají smysl, chybí slova ve větách a působí dojmem, jako by si jej po sobě autorka ani nepřečetla.
- Navíc je na str. 24 dokumentace konstatováno, že „nejvíce problematické bude zahájení dvou prvních etap, které jsou v blízkosti obytné výstavby a intenzivně využívaných komunikací.“ Lze tedy předpokládat významné ovlivnění okolních silnic a zástavby. Realizace jedné etapy výstavby Záměru je rovněž podmíněna realizací etapy předchozí. Proto lze oprávněně předpokládat, že nová zástavba již bude obydlena v momentě, kdy se v jiném místě Záměru bude stavět. Ze všech těchto důvodů by měla být realizována RS pro výstavbu Záměru vč. vyvolané

dopravy a výstavba vždy následující etapy by měla být podmíněná zpracováním nové aktualizované RS.

Vypořádání: Vypořádání: Rozptylová studie je zpracována dobře a zcela standardním způsobem, odpovídajícím hodnocenému záměru. Stanovena podmínka č. 17 stanoviska „Z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší v období výstavby budou plněny podmínky „Programu ke zlepšení kvality ovzduší“, např. zkrápění ploch skladovaných sypkých materiálů za účelem snížení prašnosti...“

- V emisích z vytápění není zahrnuta velká část občanské vybavenosti Záměru (viz bod II.c. Emise z vytápění by měly uvažovat určitý podíl pevných paliv. Alternativně je třeba stanovit závaznou podmínku zákazu používání pevných paliv na území Záměru, neboť tyto významným způsobem zhoršují kvalitu ovzduší. Tabulka č. 2 na str. 6 RS uvádí emise z plynového vytápění. Je třeba uvést poměr zastoupení NO a NO₂ v emisích NO_x, Započítané emise z dopravy nejsou v RS popsány srozumitelným způsobem:
- Na str. 7 RS se píše, že „z důvodu vyhodnocení záměru na straně bezpečnosti nebyly emise z útluhu pohybu NA na komunikaci č. III/10162 řešeny, ale bylo ponecháno stávající imisní pozadí.“ U popisu tabulky č. 3 na str. 6 RS se u bilance dopravy ale píše, že pro potřeby RS byl do modelu vložen pouze nárůst dopravy. Není jasné, jakým způsobem výpočet pouze pro nové zdroje zohledňuje stávající imisi pozadí. Je třeba jasně popsat výpočtovou variantu
- V RS zohledněné intenzity dopravy je třeba popsat dle požadavků MP RS,
- „Území bude obsluhováno autobusovými linkami meziměstské dopravy“ (str.28 dokumentace). V bilanci dopravy (tab. č. 3) vložené do modelu nejsou autobusy uvedeny.
- uvažována rychlost 50 km/hod (str. 8 RS), není jasné, zda jsou pojezdy po parkovištích započítané jako zdroje emisí. P+R parkoviště by mělo být uvažováno v rámci hodnocení kumulativních vlivů (viz bod II.b).
- „Výpočet [emisí z liniových zdrojů] byl proveden programem MEFA 13“ (str. 8 RS nejsou uvedeny zvolené hodnoty vstupních parametrů modelu MEFA.
- Nevyhovující kapacita křižovatek se projeví i ve snížené rychlosti a plynulosti provozu. Navíc není jasné, jaká rychlost byla ve výpočtu zvolena: Emisní zátěž zde byla volena na příjezdových komunikacích pro průměrnou rychlost 90 km/hod. Výpočet byl proveden (...) pro rychlost 50 km/hod" (str. 8 RS). Je třeba jasně konstatovat, zda byla RS počítána již pro stav po provedení nutných dopravních staveb a tomu přizpůsobil předpoklady výpočtu (pokud nebyla, je třeba snížit rychlost a plynulost provozu, pokud byla, je potřeba tyto stavby do výpočtu zahrnout).
- Popis plošných zdrojů, je velmi špatně pochopitelný.
- Kapitola C.3 RS má popisovat umístění Záměru ale odkazuje pouze na výčet pozemků a překládá výřez z mapy. MP RS však na str. 4 požaduje .. popis řešeného území, kléry zahrnuje popis (...) umístění zdroje ve vztahu k obytné a Jiné zástavbě, a popis reliéfu (terénních poměrů) území. Prakticky všechny tyto informace v kapitole C.3 RS chybí. Je třeba zpracovat popis řešeného území, umístění Záměru a výkres s mapou dle MP RS.
- V kapitole F (imisní situace) Nejsou uvedeny výřezy z map, ze kterých byly hodnoty odečítány, tj. není jasné, které čtverce 1 x 1 km byly zahrnuté. V kapitole F.5 se píše: „Vzhledem k velmi omezenému množství požadovaných hodnot zvolil zpracovatel vždy horší kvalitu ovzduší v lokalitě (odhad denního průměru) v množství 50 % maxima v roce 2019 s přihlédnutím k průměrným hodnotám v letech 2014 až 2018.“ Tento postup shrnutí imisního pozadí lokality je velmi těžce pochopitelný.
- V kapitole G (Metodika výpočtu) RS Je třeba doplnit kritické posouzení vlastního modelu i výsledků studie. je třeba důrazně upozornit na to, že byla použita zastaralá verze modelu SYMOS'97 z roku 2006, ačkoli je nyní k dispozici aktualizovaná verze z roku 2013.
- „Pro výpočty izolinií byla zvolena pravoúhlá síť referenčních bodů ve výšce 2 metry nad povrchem" (kapitola FI RS - Referenční body). Výpočet je třeba provést ve výšce 1,5 m nad povrchem, protože se jedná o respirační výšku člověka. Je třeba doplnit chybějící referenční body a informace o nich.

- Kapitola J.2 obsahuje vyhodnocení výsledků a jejich porovnání s platnou legislativou. V tabulce 30 jsou chyby (nárůst imisní koncentrace benzo(a)pyrenu o ..0,00X%)“ a stejné hodnoty imisního příspěvku pro benzo(a)pyren a PM_{2,5}), na str. 27 a 28 (a také na str. 43 v závěru) se hovoří o cílovém stavu „imisní zátěž provozem nového zařízení“ Kapitola neobsahuje náležitosti dle kap. 4 MP RS. např. řádnou textovou interpretaci výsledků. Jedná se např. o vyhodnocení vlivu Záměru z hlediska emisí do ovzduší, především se zaměřením na emise prachu a. pachově aktivních látek i pro širší území vzhledem k vyvolané dopravě.

Vypořádání: Hluková i rozptylová studie jsou zpracovány standardně a mají dobrou vypovídací schopnost. Ve studii dopravních zátěží a vazeb jsou vstupy plně definovány. Vnesené připomínky vesměs kopírují již komentované připomínky jiných subjektů výše.

3. Veřejnost

společné vyjádření 11 občanů Zelenče

- Po prostudování dokumentace záměru musíme konstatovat, že oznamovatel výše uvedené požadavky na dokumentaci vesměs nesplnil, protože vypořádání většiny těchto požadavků a zejména některých připomínek třetích osob v rámci zjišťovacího řízení je většinou tendenční, nekonkrétní, nepřesné či neúplné.
- Odborné studie, které jsou součástí Dokumentace záměru, mají nedostatky, které v důsledku zpochybňují správnost zasazení záměru do konkrétního místa v katastru Mstětic.
- Odstranění těchto nedostatků je podmínkou pro další objektivní projednání záměru.
 1. DOPRAVNÍ A HLUKOVÁ STUDIE Protože obě studie spolu úzce souvisí, jsou připomínky sloučeny do jednoho bodu: 1.1. Dopravní i hluková studie v podstatě ignoruje existenci logistického areálu Čepro v bezprostřední blízkosti záměru, který je popsán jako „bývalé průmyslové podniky s vlečkami“ (dopravní studie, str. 5).
- Křižovatka komunikací II/101 a III/10162 je klíčovým dopravním problémem ve Mstěticích již v současném stavu, kdy stále platí zákaz průjezdu NA nad 12 t ve směru z/na Zápy. Situaci je však třeba řešit s ohledem na to, že vybudováním obchvatu obce Zápy a nadjezdu nad tratí dojde k nárůstu dopravy na komunikaci II/101, a proto vznik okružní křižovatky musí být podmínkou pro zahájení výstavby záměru. Pro případ, že by se na komunikaci II/101 měla vrátit nákladní doprava nad 12t, bude nezbytně nutné vyvést dopravu mimo zastavěné území obce Mstětice, a to nejlépe vybudováním obchvatu.
- Dále není počítáno s hlukem z dopravy spojené s novým patrovým parkovištěm P+R, i když se na něj dokumentace EIA odvolává. 1.4. V hlukové studii není zohledněn zvýšený hluk po modernizaci železniční trati, kdy provoz jen v osobní dopravě naroste během 3 let o cca 50 % a provozní rychlost se zvýší až na 140 km/h. V celém úseku trati ve Mstěticích nejsou projektovány žádné protihlukové stěny. 1.5. Silnice III/10162 je klíčovou radiální komunikací směrem do centra Prahy, kterou využívají stovky OA především na denní dojíždění. Z dopravní studie záměru vyplývá nárůst 312 OA/hod, čímž nastane zvýšení hluku jak v prostoru záměru, tak ve stávající zástavbě obce Zeleněč. Přestože je na tuto komunikaci v současnosti zákaz vjezdu vozidel od 6t, je intenzita již současné osobní dopravy (bez vlivu cca 2 000 OA v rámci 2 residentů budoucího záměru) tak vysoká, že zpochybňuje správnost urbanistického řešení hlavního centra záměru s kostelem přímo na této komunikaci.
- Nic neřeší ani uvažované rozšíření komunikace na 6,5 m a zřízení cyklostezky, protože to by znamenalo v prostoru mezi stávající zástavbou Zelenče a výstavbou v rámci záměru vykácet cca 1,5 km vzrostlého stromořadí, následně nežádoucí zvýšení kapacity této komunikace i pro nákladní dopravu.
 - **Požadujeme** doplnit hlukovou studii - referenční bod 3 na místě současného kalibračního bodu (hluková studie, str. 13), aby bylo zachyceno současné i budoucí zatížení na spojnici mezi Zelenčem a Mstěticemi.

- Tabulky 20 a 21 v hlukové studii vykazují zřejmé nesrovnalosti, které v důsledku vedou k nedůvěře v objektivnost prezentovaných měření, např.: 1.6.1. Referenční body č. 1 a 2 jsou umístěny bezprostředně u komunikace II/101 na stejné křižovatce. Je obtížné uvěřit tomu, že měření na těchto dvou bodech se liší o cca 5 dB v celém rozsahu. Navrhujeme přemístit referenční bod 2 o 150 m dále po II/101 směrem na jih. 1.6.2. Tabulky bez vysvětlení předpokládají, že hluk na referenčních bodech 1 a 2 se po realizaci záměru sníží cca o 3 dB, přestože doprava se prokazatelně zvýší. 1.6.3. jako nesprávné se jeví porovnání hodnot „Doprava záměr-bez přeložky“ a „Doprava záměr s přeložkou“, které jsou shodné, přestože vybudováním přeložky (rozumí se nadjezd pro II/101 nad železnicí bez protihlukových stěn) se hluk provozu na nadjezdu bude šířit na celou plochu záměru (etapa I.) s velkou intenzitou.
- **Požadujeme:** Nový dopravní průzkum v delším časovém horizontu, za podmínek odpovídajících standardnímu provozu, měřený nezávislým zhotovitelem. Součástí studií by měly být i reálné predikce pro období realizace záměru, především po vybudování obchvatu obce Zápy a nadjezdu ve Mstěticích. Vybudování okružní křižovatky komunikací II/101 a III/10162 jako nepřekročitelnou podmínku pro zahájení první etapy výstavby záměru.

- **ROZPTYLOVÁ STUDIE**

V rozptylové studii jsou jako reprezentativní stanice použity Ondřejov, Rožďalovice - Ruská, Mladá Boleslav. Záměr nepracuje s žádnou stanicí ve směru převládajících větrů, kterými jsou např. stanice Praha 9 - Vysočany, Praha 4 - Libuš nebo Kralupy nad Vltavou. Není tedy pravda, že „Další stanice jsou mimo dosah reprezentativnosti, proto nebyly zahrnuty do stanovení imisního pozadí lokality.“ (Rozptylová studie záměru, str. 15). Jak je uvedeno výše, v okolí je reprezentativních stanic více. Navíc mnohé z nich jsou relevantnější než např. Ondřejov, jehož umístění v krajinném reliéfu je značně odlišné od umístění Mstětic v důsledku kopcovitého terénu, lesů, blízkého vodního toku i malé plochy polí s remízou.

Oproti tomu krajinný reliéf v okolí Zelenče je rovinný, jsou zde velké plochy polí osázených řepkovými lány s velkou prašností a má nedostatek zalesněného území.

Požadujeme do rozptylové studie využít relevantnějších stanic v bližším okolí s podobnými podmínkami a ve směru převládajících větrů.

- **VLIV NA KRAJINNÝ RÁZ**

Ke kapitole záměru „D. 1. 8 Vliv na krajinu a její ekologické funkce“ se konstatuje, kromě jiného: „V projektu není uvažováno s výškovými budovami a prvky, které by se svým charakterem vymykaly běžným krajinářským zvyklostem v okolí záměru.“

Na závěr lze konstatovat, že původní krajinný ráz daného území nebude negativně ovlivněn, právě naopak urbanisticky promyšlený návrh nové bytové výstavby dává předpoklad zlepšení krajinného rázu území. Skutečnost je ale úplně jiná. Na nejvyšším místě záměru vůči okolí vznikne v rámci výstavby etapy č. 1 zdaleka viditelné centrum nové obce se čtyřpodlažními bytovými domy a kostelem.

- **UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU - ODNĚTÍ PŮDY ZE ZPF**

Záměr vybudovat kompletní nové městečko na „zelené louce“ je svým rozsahem zcela ojedinělý a odporuje současným trendům v oblasti ochrany životního prostředí urbanistiky.

Prioritou musí být zástavba v intravilánu obci, k čemuž jsou příležitosti i v obcích v bezprostředním okolí uvažovaného záměru. V předmětném území, které je již nyní velmi hlukově, dopravně a smogově zatížené, vyvolá výstavba záměru další intenzivní nárůst negativních parametrů.

Nejproblematictější aspektem záměru je jeho umístění na zemědělskou půdu vesměs vysoké bonity a z toho vyplývající požadavek na odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu.

Při posuzování přípustnosti odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu je třeba vážit veřejný zájem na zachování zemědělské půdy a soukromý zájem na realizaci záměru. Vybudování projektu Nový Zeleneč je primárně soukromým zájmem bez doloženého pozitivního dopadu na zájem veřejný.

- **Závěr:** V duchu těchto skutečností by mělo i závazné stanovisko státu v rámci posouzení vlivů záměru na životní prostředí označit odnětí půdy ze ZPF v rozsahu záměru jako nežádoucí a protispolečenský požadavek.

Vypořádání: Studie dopravních vazeb a zátěží, rozptylová studie, hluková studie i studie vlivů na zdraví obyvatelstva byly zpracovány příslušnými specialisty s odpovídající odbornou kvalifikací. Jsou zpracovány standardně a jejich výsledky poskytly zpracovateli dokumentace dostatečné podklady pro hodnocení velikosti a významnosti vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Pokud se týká posledního bodu, umístění záměru a jeho charakter je v souladu s územním plánem. Odnětí půdy ze ZPF bude prováděno v příslušné fázi přípravy stavby záměru vždy včas a v souladu se zákonem.

Pokud se týče rozptylové studie, tak byla zpracována osobou autorizovanou. Základem stávající úrovně znečištění ovzduší v přízemní vrstvě atmosféry jsou pětileté průměry, které takto byly použity. Výčet stanic ČHMI souvisí se získáváním těchto dat. Model SYMOS zohledňuje podrobně veškeré terénní nerovnosti a typy povrchů.

Hodnocení KR bylo zpracováno školeným znalcem. Hodnocení nejvyššího místa záměru je zpracovatelem hodnocení KR provedeno pozitivním způsobem, s konstatováním nezhoršení vizuální koncepce krajiny.

Záměr parkoviště P+R není v kompetenci oznamovatele záměru Nový Zeleneč, jedná se o samostatný záměr, podrobně řešeno na veřejném projednání a shrnuto v zápisu tohoto projednání.

Dále byly k připomínkovaným okruhům stanoveny podmínky stanoviska, například č. 12 „Pro povolení realizace III. a IV. etapy výstavby, bude realizována okružní křižovatka v místě křížení komunikací č. II/101 a č. III/10162. Vybudování kruhového objezdu na tomto křížení bude podmínkou vpuštění střední a těžké nákladní dopravy po dobudování přejezdu a obchvatu obce Zápy.“ a č. 13 „Bude provedeno hodnocení hlukové zátěže z pozemní dopravy vůči nejbližší stávající obytné zástavbě obce Zeleneč podél silnice č. III/10162 (ul. Mstětická). Bude provedena upřesňující HS v průběhu dalších stupňů dokumentace, dle jednotlivých etap výstavby a doplnění výpočtů hlukové zátěže pro nové referenční body.“

vyjádření občana P. F. ze Zelenče

- Zábor zemědělské půdy 2 244 536 m² různé bonity

Vypořádání: Záměr je v souladu s územním plánem, podrobněji viz výše.

- Již dnes však probíhá výsadba stromů v místech předpokládaných parků. Požadují nahradit cca 20% zastavované plochy plochami zeleně, aby byla dostatečně kompenzována ztráta zemědělské půdy v podobě zelených ploch typu park, zahrada, sad, mokřad.

Vypořádání: Je dáno koeficienty zeleně z ÚP.

- V rozptylové studii jsou jako reprezentativní stanice použity Ondřejov, Rožďalovice – Ruská, Mladá Boleslav. Záměr nepracuje s žádnou stanicí ve směru převládajících větrů. Namátkou Praha 9 Vysočany, Praha 4 Libuš, nebo třeba Kralupy nad Vltavou. Není tedy pravda ...

Kopcovitý terén, lesy, bližší vodní tok a malé plochy polí s remízy oproti rovinatému terénu, velkým plochám polí osázených řepkovými lány s velkou prašností a nedostatkem zalesněného území.

- není zmíněno znečištění z letecké dopravy, ani další malé zdroje znečištění, jako jsou např. krby v rodinných domech).

Vypořádání: Rozptylová studie byla zpracována osobou autorizovanou. Základem stávající úrovně znečištění ovzduší v přízemní vrstvě atmosféry jsou pětileté průměry, které takto byly použity. Výčet stanic ČHMI souvisí se získáváním těchto dat. Model SYMOS zohledňuje podrobně veškeré terénní nerovnosti a typy povrchů. Základem stávající úrovně znečištění ovzduší v přízemní vrstvě atmosféry jsou pětileté průměry, které takto byly použity. V nich jsou zahrnuty i vlivy zmíněných malých zdrojů znečišťování ovzduší a vlivy letecké dopravy.

- „realizaci záměru dojde k odklonu cca 90% nákladní dopravy z komunikace III/10162 „ (Strana 6 příloha k dokumentaci EIA 05a_RS_Zeleneč) Již dnes je při vjezdu na komunikaci III/10162 značka B13 – Zákaz vjezdu vozidel nad 6tun, s dodatkovou tabulkou „dopravní obsluha vjezd povolen“ proto tvrdím, že realizace záměru nebude mít na tuto dopravu z komunikace III/10162 vliv.

Vypořádání: Studie dopravních zátěží a dopravních vazeb byla zpracována specialistou s autorizací ČKAIT pro tuto činnost, zpracovatel posudku ani krajské hygienická stanice jako orgán ochrany veřejného zdraví tuto studii nerozporovaly. Na vjezdech do budoucí nové zástavby městečka budou umístěny značky zakazující vjezd nákladních vozidel vyjma zásobování.

- Detailněji vyhodnotit nakládání se srážkovými vodami, zvážit možnost využití „šedých vod“.
- Vzhledem k vyjádření ministra životního prostředí na tiskové konferenci po jednání Národní koalice pro boj se suchem z 12. 5. 2020, existuje možnost, že v budoucnu bude nutné pracovat s šedými vodami u každé novostavby. V dokumentaci není práce s šedými vodami nadále nijak detailněji rozvedena.

Vypořádání: Navržené technické řešení odvádí srážkové vody přímo v místě spadu - vsakováním u každého domu samostatně, vzhledem ke geologickému podloží je však velmi omezeno a je třeba zajistit dostatečnou retenční kapacitu – umělé vsakování poldry a následně bezpečnostní přepad do vodních toků. Otázka využití šedých vod, je řešena podmínkou stanoviska č. 14 „V jednotlivých stupních PD k dopravním stavbám a ke stavbám občanské vybavenosti bude doplněno a upřesněno nakládání se srážkovými vodami pro místní účely lokality Nový Zeleneč a bude zahrnuta možnost využití a nakládání s „šedými vodami“ v lokalitě Nový Zeleneč, v souladu s platnou legislativou a stavem projektu.“, využití šedých vod však bude možno využít, až po stanovení legislativního rámce jejich využití a stanovení příslušných technických norem. Vzhledem k časovému rozsahu realizace záměru lze očekávat, že pozdější etapy realizace záměru již budou otázku využití šedých vod zahrnovat.

- „Z odběrného místa je navržen zásobní řad HDPE 160 (150)“. Z uvedeného není patrné, v jakém dokumentu je toto navrženo. Záměr tedy počítá se skutečností, která nenastala a není jisté, že v budoucnu nastane. Je zde tedy možnost, že záměr nebude napojen na vodovodní přípojku. Požadují detailní návrh zásobování místa pitnou vodou, včetně potvrzení stávajících vlastníků pozemků a objektů nutných k realizaci předmětného vodovodního řadu.

Vypořádání: Jedná se o včasné zajištění smluvních vztahů s PVS a.s. a s PVK a.s. Včas před výstavbou záměru, jednáními ve fázích projektování záměru a přípravy výstavby záměru bude zajištěna možnost včasné realizace podmiňujících sítí a vodohospodářských staveb, potřebných k zásobování záměru pitnou vodou. Vlastnické vztahy nejsou předmětem posuzování EIA.

- K přečerpávání do vodních nádrží v parku Družba a její následné využití pro závlahu navrhovaného parku. Až při nadbytku dešťové vody její vypouštění do recipientů.

Vypořádání: Stanovena podmínka stanoviska č. 22 „Projektantem – specialistou pro vodohospodářské stavby, bude zajištěno přednostní využití dešťové vody k přečerpávání do vodních nádrží v parku Družba a její následné využití pro závlahu navrhovaného parku...“.

- V ÚPD obce Zeleneč část Mstětice změna č.5, firma ČEPRO požaduje odstranění nádrží v oblasti Na Bílém vrchu, v dokumentaci k EIA se nádrže opět objevují. Tentokrát jako RN3 a RN4. Není dohledatelná informace, zda vlastník produktovodu ČEPRO s těmito nádržemi souhlasí a tedy změnil svůj postoj.

Vypořádání: Bude vyřešeno v rámci zpracování DSP, Otázka nemá vliv na posouzení záměru z hlediska životního prostředí.

- požadujeme, aby předčištěné odpadní vody nebyly vypouštěny do této vodoteče, ale odváděny například stávajícím výtlačným řadem společnosti ČEPRO, a s. do Labe nebo do Zelenečského potoka. Dále požadujeme doložit bilance odpadních vod vč. předpokládaného počtu obyvatel v rozvojové lokalitě“

Vypořádání: Stanovena podmínka stanoviska č. Při přípravě PD bude zajištěna dostatečná kapacita ČOV OV z nové výstavby záměru a pro současnou zástavbu Mstětic, případně pro napojení areálu ČEPRO v Mstěticích.

- V návrhu změny č. 5 je počítáno s likvidací odpadních vod v centrální ČOV. Umístění této ČOV je ve změně upřednostněno v areálu ČEPRO, a.s.
- V ÚPD je dále zmíněna možnost ČOV na ploše Z12, ta je však v dokumentaci k EIA využita pro sběrný dvůr, (příloha 04_Situace_zameru – S.pdf). ČOV je situována do prostoru u trati, který je ale v ÚPD označen jako DI, tedy dopravní infrastruktura. Požadují uvedení dokumentace k EIA do souladu s platnou ÚPD

Vypořádání: Záměr byl posouzen s umístění ČOV v blízkosti školy, toto umístění vyhovuje funkčnímu využití dle ÚP. Jiná umístění ČOV v rámci dalších fází přípravy záměru budou pak jeho změnou a bude o nich rozhodnuto v tzv. ověřujících stanoviscích.

- Požadují nový dopravní průzkum v delším časovém horizontu, za podmínek odpovídajícím normálnímu provozu, měřený nezávislým zhotovitelem.

Vypořádání: Dopravní průzkum byl proveden specialistou s autorizací ČKAIT pro dopravní stavby a studie dopravních vazeb a dopravních zátěží a nebyl rozporován zpracovatelem posudku ani krajskou hygienickou stanicí jako orgánem ochrany veřejného zdraví.

- Nemůže být dostatečně počítáno s hlukovou zátěží z letecké dopravy, protože dle vyjádření letiště Praha letní sezóna začíná až v dubnu a končí v říjnu.

Vypořádání: Předmětné území se nenachází v ochranném pásmu žádného z letišť. Při zpracování akustických studií mimo tato pásma se počítá pouze s vlivem hluku z pozemní dopravy.

- V hlukové studii není zohledněno zkapacitnění železniční trati, ani se v ní neprojevuje nárůst hluku z provozu přilehlých hal P3 Parku Mstětice, z nichž bylo v době měření hlukové zátěže většina ve výstavbě. Dále není počítáno s nárůstem dopravy směřující k nově budovanému odstavnému parkovišti, i když se na něj dokumentace EIA odvolává. Dále není započítána doprava vyvolaná stavbami občanské vybavenosti. Sál pro 200 návštěvníků, sportoviště, park s cyklostezkami a pro inline bruslení.
- namítám, že navržená protihluková opatření nejsou dostatečná. Požadují přepracování protihlukových opatření.
- Hluková zátěž z komunikací z komunikace III/10162 (Zeleneč – Mstětice – Čelákovice) a II/101 (Zápy – Mstětice – Jirny) není zobrazena vůbec. Obrázek č.7 je tedy značně zavádějící, jelikož území navržené k zástavbě se jeví jako hlukově nezátěžené.

Vypořádání: Hluková studie byla zpracována příslušným specialistou. Výše uvedené podněty považoval za minoritní, nejsou tedy v HS zahrnuty. Stanovena podmínka stanoviska č. 9 „Po ukončení každé samostatné etapy, dle navrženého harmonogramu prací bude aktualizována Akustická studie s vyhodnocením vlivu hluku z provozu stavby na nejbližší chráněný venkovní prostor staveb včetně všech provedených protihlukových opatření.“

- Na komunikaci III/10162 dle dopravní studie záměru vyplývá nárůst 312 OA/hod, bude poměrně vyšší, a tedy je mylný předpoklad, uvedený v dopravní studii. Z polohopisného hlediska je komunikace III/10162 nejrychlejším přivaděčem veškeré dopravy k nejbližší stanici metra Černý Most. Požadují provést hlukovou studii pro stávající zástavbu s modelací nárůstu počtu automobilů, projíždějících Zelenčem.

Vypořádání: Hluková studie byla zpracována příslušným specialistou. Výše uvedené podněty považoval za minoritní, nejsou tedy v HS zahrnuty. Dopravní model i schválený územní plán jednoznačně hodnotí hlavní dopravní napojení území přes D11 s nutností dořešení dalších staveb mimo region, vlastní stavby související se záměrem v místě jsou zahrnuty do nápravných opatření. Rozhodně nelze vyloučit havárii na D11 apod., kdy by byla ve větší míře využívána uvedená komunikace, ale toto jsou nepředvídané stavy (havárie), za běžného provozu je nejvýhodnější z hlediska času i ekonomiky provozu řešit dopravu po D11. Zpracovaný model hodnotí stávající sociální chování lidí, které se v budoucnu budou měnit, a to se změnou životního stylu, zkvalitnění dopravní obslužnosti veřejnou dopravou, pracovního vytížení apod. Optimalizace dopravy v regionech je nyní průběžně zpracovávána v tzv. Studiích mobility. V regionu dojde ke změně dopravního zatížení po dobudování již zahájených staveb a rozvoji území (zkapacitnění železničního koridoru, ...). Dlouhodobý výhled dopravy v regionu je velmi problematický a zavádějící.

- Ekvivalentní hladiny akustického tlaku jsou pro současný stav měřeny ve výšce 3 m, pro navrhovaný stav jsou pak ve výšce 4 m. Dochází tak ke zkrácení vlivu záměru na hlukovou zátěž.

Vypořádání: Výškové umístění izofon záleží na typu domu a výškovém umístění nejvíce postižitelného CHVPS.

- Hluková studie dále nepracuje s hlukem z výstavby.

Vypořádání: Vlivy hluku v období výstavby mohou být přesně zpracovány až na základě POV ve fázi DUR a upřesněny ve fázi DSP. Výstavba bude probíhat po etapách v delším časovém úseku, detailní hodnocení by tedy nemělo odpovídající vypovídající hodnotu.

- Požadují přemístění budovy školy na méně exponované místo v řešeném území.

Vypořádání: Podnět na změnu projektu, není řešeno v předloženém záměru, pro podmínku přesunutí budovy školy na jiné místo není zákonný důvod.

- V bytových domech první etapy jsou navrženy malé obchody a služby. Vzhledem k blízkým nákupním střediskům namítám, že tyto obchodní jednotky mohou být dlouhodobě neobsazené. Plochu těchto obchodních jednotek považuji za předimenzovanou a nadbytečnou. Naopak, navržená plocha hřbitova bude v budoucnu nedostačující. Plánovaná multifunkční hala bude jistě přitahovat dopravu, se kterou není počítáno ani v hlukové studii ani v dopravní studii.

Vypořádání: Podnět na možné „zlepšení“ projektu, vlivy místní dopravy jsou zahrnuty v podkladových studiích.

- navrženým sběrným dvorem je v majetku státu a není jisté, zda ten povolí jeho umístění. Dále pak je tento sběrný dvůr v kolizi ochranných pásem jak areálu ČEPRO, tak OP produktovodů.

Vypořádání: Proces EIA neřeší majetkové vztahy.

- Etapizace v dopravní studii se neshoduje s etapizací doloženou k posuzování EIA a tudíž ukazuje zkrácené informace, neodpovídající skutečnosti záměru. V dopravní studii jsou posuzovány etapy 3, naproti tomu v dokumentaci EIA jsou etapy 4. Ty jsou jinak rozloženy.

Vypořádání: I při realizaci záměru ve třech etapách musí být dodržen charakter záměru a musí být splněny příslušné zákonné požadavky.

- Požadují podmínit zahájení záměru I. etapy realizací zkapacitnění této křižovatky.

Vypořádání: Satnovena podmínka č. 12 „Pro povolení realizace III. a IV. etapy výstavby, bude realizována okružní křižovatka v místě křížení komunikací č. II/101 a č. III/10162. Vybudování kruhového objezdu na tomto křížení bude podmínkou vpuštění střední a těžké nákladní dopravy po dobudování přejezdu a obchvatu obce Zápy.“

- Vyhodnotit záměr vzhledem k zásahu do zóny havarijního plánování objektu skladu PHM Mstětice provozovatele ČEPRO, a.s .

Vypořádání: Záměr do zóny havarijního plánování nezasahuje.

- Záměr počítá s „obecním úřadem se společenským sálem pro cca 200 diváků „ plocha pro něj však není vymezena ani v dokumentaci, ani v územním plánu.

Vypořádání: Týká se ÚP, funkční využití ploch realizaci staveb umožňuje.

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Okruh dotčených územních samosprávných celků:

Vyšší územní samosprávný celek: Středočeský kraj.

Základní územní samosprávní celek: Zeleneč, Zápy, Jirny.

Středočeský kraj a obce Zeleneč, Zápy a Jirny (jako dotčené územní samosprávné celky) příslušný úřad žádá ve smyslu § 16 odst. 2 zákona o **neprodlené zveřejnění** informace o tomto závazném stanovisku na úřední desce, doba zveřejnění je nejméně 15 dnů. **Zároveň příslušný úřad ve smyslu § 16 odst. 2 žádá obce Zeleneč, Zápy a Jirny o písemné vyrozumění o datu vyvěšení zdejšímu úřadu a to v co nejkratším možném termínu. Závazné stanovisko je zveřejněno na internetových stránkách Středočeského kraje www.kr-stredocesky.cz a rovněž v Informačním systému CENIA na internetových stránkách www.cenia.cz/eia pod kódem **STC 2258**.**

Ing. Josef Keřka, Ph.D. v. r.

Otisk úředního razítka

vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

Rozdělovník k č. j.: 053149/2020/KUSK

Dotčené územní samosprávné celky (k vyvěšení na úřední desce):

1. Středočeský kraj, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
2. Obec Zeleneč, Kasalova 467, 250 91 Zeleneč
3. Obec Zápy, Zápy 71, 250 01 Brandýs nad Labem
4. Obec Jirny, Brandýská 9, 250 90 Jirny

Dotčené orgány:

5. KHS Stč. Kraje se sídlem v Praze, Dittrichova 329/17, 128 01 Praha 2
6. Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odbor životního prostředí, Ivana Olbrachta 59, 250 01 Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
7. ČIŽP OI Praha, Wolkerova 40, 160 00 Praha 6
8. Povodí Labe, státní podnik, Víta Nejedlého 951/8, 500 03 Hradec Králové
9. MŽP, z hlediska ZPF, Vršovická 65, 100 10 Praha 10
10. MŽP, z hlediska ovzduší, Vršovická 65, 100 10 Praha 10
11. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Oznamovatel, zástupce oznamovatel:

12. Nový Zeleneč a.s., Krapkova 452/38, 779 00 Olomouc
13. RNDr. D. Pačesná, Ph.D., DP Eco-Consult s.r.o., V Lukách 446/12, Hradec Králové

Na vědomí:

14. Městská část Praha 20, Jivanská 647, 193 21 Praha 20
15. Empla AG spol. s r.o., Za Škodovkou 305, 503 11 Hradec Králové