



**VYJÁDŘENÍ K PŘEPRACOVANÉ ROZPTYLOVÉ STUDII
(varianta ze dne 16. října 2017) K ZÁMĚRU EIA STC1980
„GOODMAN ZDIBY LOGISTICS CENTRE“**

vypracované společností Bucek s.r.o.

ČESKÝ HYDROMETEOROLOGICKÝ ÚSTAV
ÚSEK OCHRANY ČISTOTY OVZDUŠÍ (2/4)
143 06 PRAHA 4, Na Šabatce 2050/17

Datum: 19. října 2017

Pracoviště: Oddělení modelování a expertiz, Úsek ochrany čistoty ovzduší, ČHMÚ

Zpracoval: Mgr. Ondřej Vlček

Místo: Praha



Dne 10. dubna 2017 zaslal Český hydrometeorologický ústav (ČHMÚ) Občanskému sdružení Zdiby, z. s. na základě jeho objednávky ze dne 3. dubna 2017 posudek rozptylové studie „Goodman Zdiby Logistics Centre“, která byla součástí dokumentace záměru EIA STC1980 zveřejněné na portálu EIA¹ dne 13. března 2017. Rozptylová studie byla následně společností Bucek s. r. o. přepracována. Na základě žádosti Ing. arch. Michala Nekoly bylo vydáno toto vyjádření k přepracované rozptylové studii.

K rozptylové studii (dále RS) z oznámení EIA z března 2017 měl ČHMÚ následující výhrady, u kterých je zároveň uvedeno, jak byly v přepracované RS zohledněny:

Větrná růžice

- Byla použita větrná růžice zpracovaná ČHMÚ pro lokalitu Praha 4 Budějovická před rokem 2006. VR byla uvedena pouze v rychlostním členění.
 - *V přepracované RS je uvedena aktuální VR pro lokalitu Zdiby a období 2011–2015. Její kompletní tabelární podoba je uvedena v příloze.*

Bodové zdroje znečišťování – emise z vytápění a vzduchotechniky

- V RS, Tab. 2 byla uvedena maximální spotřeba zemního plynu $208,5 \text{ Nm}^3 \cdot \text{hod}^{-1}$, ale emise uvedené v RS, Tab. 3 odpovídaly hodinové spotřebě $90 \text{ Nm}^3 \cdot \text{hod}^{-1}$.
 - *Tato část RS byla přepracována. Jsou uvedeny podrobněji jednotlivé typy a počty zařízení, maximální spotřeba plynu (resp. výkon) a roční využití zdroje.*

Plošné zdroje znečišťování – emise z pojezdů vozidel po areálu

- RS, Tab. 4 - nebylo zřejmé, čemu odpovídají uvedené emisní faktory.
 - *V přepracované RS nejsou emisní faktory uvedeny, je pouze zmíněno, že byl pro výpočet emisí z dopravy použit program MEFA 13.*
- Nejsou uvedeny průměrné měsíční teploty použité pro výpočet víceemisí ze studených startů, skladba vozového parku a vyřízení těžkých nákladních vozidel (TNA).
 - *V přepracované RS jsou tyto údaje uvedeny.*
- Není řečeno, zda se uvedená max. délka pojezdu 750 m vztahuje na příjezd i na odjezd vozidla (tedy celkem 1500 m), nebo jen na oboje dohromady.
 - *V přepracované RS bylo upřesněno.*
- Není zdůvodněno, proč není započítána resuspenze.
 - *V přepracované RS byla resuspenze zohledněna.*
- Je sice uvedeno, že vyvolaná doprava bude probíhat převážně v denní době, ale již není řečeno, pro jakou fiktivní 24hodinovou intenzitu dopravy ... jsou emise počítány
 - *V přepracované RS jsou maximální emise počítány na základě odpoledních dopravních intenzit, pro které vyšly celkově nejvyšší emise. Maximální hodinové intenzity jsou uvedeny.*

Emise z vyvolané dopravy na komunikacích – liniové zdroje znečišťování

- Z porovnání emisí uvedených v RS, Tab. 10 vyplývá, že nejsou zohledněny víceemise ze studených startů.

¹ https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC1980



- Je chybně zohledněna resuspenze. ... závislost resuspenze na intenzitě dopravy není podle modelu MEFA lineární a není proto možné sčítat emise z resuspenze vypočtené pro intenzity dopravy I1 a I2 ...
 - V přepracované RS jsou podle popisu správně zohledněny emise ze studených startů i resuspenze.
- ... emise byly počítány pro průměrnou 24hodinovou intenzitu dopravy a nebyl proveden její přepočítání na intenzitu odpovídající 24 násobku maximální 1hodinové intenzity...
- Není uvedeno s jakým α (souvisí s odrazkou výše) se v rozptylové studii počítalo.
 - V přepracované RS provedli autoři přepočítání na fiktivní 24h intenzitu podle vztahů v metodice SYMOS. Z toho vyplývá i hodnota α pro liniovou dopravu
- Není uvedeno, pro jaké rychlosti a plynulosti jsou emise počítány.
 - V přepracované RS byly doplněny rychlosti a plynulosti pro jednotlivé úseky.

Emise z fáze výstavby

- Výpočet imisní zátěže během fáze výstavby nebyl kontrolován.

Referenční body

- Na straně 18 RS je uvedeno, že „Síť uzlových referenčních bodů ... je vytvářena nezávisle na zeměpisných souřadnicích dané lokality.“ To znamená, že při výpočtu nebyla zohledněna orografie.
 - Text RS byl doplněn a je zřejmé, že orografie byla zohledněna

Imisní charakteristika území

- Pro hodnocení imisního zatížení předmětné lokality je využita stanice Praha 8-Kobylisy. Je sice uvedeno, že na ní naměřená data slouží pouze k dokreslení imisní situace v okolí záměru, ale přenositelnost dat je diskutabilní ...
 - V přepracované RS je hodnocení imisního pozadí prováděno pouze na základě 5letých průměrů

Výsledné mapy

- Alespoň pro roční průměry by bylo vhodné uvést rozdílové mapy variant 6 a 3 (doprava vyvolaná záměrem před a po realizaci územního plánu) a 5 a 2 (celková doprava vč. dopravy vyvolané záměrem před a po realizaci územního plánu).
 - V přepracované RS byla doplněna kap. 4.3 obsahující rozdílové mapy variant před a po naplnění územního plánu.

Kompenzační opatření

- Použitou metodiku pro výpočet kompenzačních opatření ponecháváme k vyjádření MŽP.
 - Konstatování ohledně kompenzačních opatření je v přepracované RS v pořádku.

Závěr

Podle popisu výpočtu uvedeného v přepracované rozptylové studii, která byla ČHMÚ poskytnuta (datum poslední aktualizace 16. října 2017) je tato zpracována v souladu s platnou legislativou a metodickým pokynem Ministerstva životního prostředí. I přiložené mapy dokumentující jednotlivé varianty svědčí o pečlivějším provedení výpočtu v porovnání s předchozími verzemi rozptylové studie.