

Krajský úřad Středočeského kraje  
Odbor životního prostředí a zemědělství  
Zborovská 11  
150 21 Praha 5

Krajský úřad Středočeský kraj  
Doručeno: 06.05.2016  
069255/2016/KUSK  
listy: 12 list, sv. příloh:  
druh:

SL



kuskes625a63ba

Ve Zdíbech dne 2.5.2016

Ke sp.zn.: SZ\_049323/2016/KUSK/2

Č.j.: 052710/2016/KUSK ze dne 4.4.2016; 061515/2016/KUSK ze dne 19.4.2016

**VĚC: Vyjádření k oznámení záměru „GOODMAN ZDIBY LOGISTICS CENTRE“ dle § 6 odst. 7, zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění**

Dne 18. 4. 2016 bylo na úřední desce Obce Zdiby (jako dotčeného územního samosprávného celku) zveřejněno oznámení výše uvedeného záměru. V zákonné lhůtě 20 dní podáváme k předmětnému záměru následující **NESOUHLASNÉ VYJÁDŘENÍ.**

Současně žádáme výše uvedený krajský úřad, aby v závěru zjišťovacího řízení uložil zpracování dokumentace velké EIA, včetně zpracování nulové varianty, a to následujících důvodů:

**1. DOPRAVA** - Předložená studie záměru Goodman vykazuje tyto závažné nedostatky a nepřesnosti. Při posuzování nárůstu dopravy a nově vzniklé křižovatky na výjezdu z areálu zpracovatel dopravní studie nesprávně nakládá s údaji od zadavatele.

Není bráno v potaz rozložení přidané dopravní zátěže do 24 hodin, nárůst dopravy zpracovatel pouze připočítává ke stávajícímu rozložení intenzity dopravy. Není tedy zahrnut podstatný fakt, a to že zmíněný odhad nárůstu dopravy osobními vozidly se projeví především při zahájení a ukončení směny, tedy v době dopravní špičky. V dokumentaci zcela chybí údaje o dělení provozu na směny, jejich počtu a organizaci. Tato skutečnost zcela evidentně může výrazně ovlivnit dopravní situaci v dané oblasti, konkrétně právě zpřesnit vlastní rozložení dopravy během dne. V EIA je pouze uvedeno, že 200 administrativních pracovníků a 600 pracovníků ve skladu, tj. 800 lidí a že bude za den 400 příjezdů osobních vozidel a tedy i 400 odjezdů osobních vozidel. V takovém množství osob přijíždějících

Vyjádření k oznámení záměru „GOODMAN ZDIBY LOGISTICS CENTRE“

v úzkém časovém rozpětí lze předpokládat, že kapacita navržené křižovatky nebude postačující a povede k tvorbě kolon na přilehlých příjezdových komunikacích. Stejně tak tomu je i v případě nákladní dopravy. Opět zde není zohledněn fakt, že příjezd i odjezd kamionů a dodávek (pro obě skupiny 200 příjezdů a 200 odjezdů) nemusí být a pravděpodobně ani nebude rozložen během dne rovnoměrně.

Uvedená informace o vrátnici a vjezdu s parkovištěm pro pouhé tři kamiony před vrátnicí (branou do areálu) vyvolává spekulaci, že byl asi jen převzat z předchozího záměru Mazda, pro který by byl kapacitně dostatečný. V dokumentaci není plánované žádné jiné odstavné parkoviště vně areálu, kromě uvedených tří stání. Vzhledem k uváděnému množství nákladní dopravy se lze důvodně obávat, že parkoviště v zamýšleném rozsahu nebude kapacitně stačit. Důsledkem toho lze očekávat, že nákladní soupravy (kamiony a dodávky) budou nuceny popojíždět, startovat a parkovat podél příjezdové komunikace, tj. ulice Pražské. Z toho plyne následně vyšší emisní zátěž v důsledku neplynulosti dopravy, zhoršení celkové bezpečnosti a plynulosti dopravy. Ve studii emisí je v EAI počítáno jen se starty na parkovišti v areálu! Už nyní je docela velká emise od aut v místě vjezdu do areálu PM10 (nejvyšší denní koncentrace PM10 je zde 23 a max. je 50), a to bez zohlednění předchozího!!! Další rozpor je patrný ve vlastním komentáři dopravní situace předkládaného záměru. V dopravní situaci je navrženo parkoviště pro kamiony uvnitř areálu pro 20 souprav (viz situace). V textové části se jednou píše 31 míst a pak zase 20!!!!

Vzhledem k rozsahu hal mohou být uvedené počty jízd v budoucnu i vyšší. Je otázka, jak věrohodně k nyní uváděným údajům lze přistoupit, když vlastní využití areálu ještě není přesně stanoveno a více se ukáže až v budoucnu.

Dopravní studie, provedená v únoru 2016, vychází z údajů intenzit dopravy z Celostátního sčítání dopravy (dále jen CSD) z roku 2010. Další CSD bylo prováděno v roce 2015. Během let 2010 – 2015 v dané oblasti došlo k dalšímu rozsáhlému stavebnímu rozvoji – výstavba rodinných domů, stejně tak rozsáhlých staveb jiného charakteru!!! Došlo k vybudování obchvatu Líbeznic (silnice I/9), a tudíž většina provozu je nově směřována přes MUK Zdiby (namísto původního trasování přes II/243). Tento fakt se jistě citelně dotkl skladby dopravních proudů, intenzit dopravy a jejich časového rozložení. Aktuální intenzita dopravy na I/9 není studií vůbec reflektována.

Důsledkem této změny již v dnešní době dochází k tvorbě kolon na přivaděčích k dálnici D8, stejně tak na silnici II/608 (Pražská). Bylo by jistě smysluplnější v dané studii tato fakta a aktuální data zohlednit.

V záměru není nikde řešeno, jak bude řešena doprava uváděných 800 zaměstnanců do areálu. Záměr pouze konstatuje využití místní hromadné dopravy, která je v ranních hodinách již nyní přetížená. Záměr neprovedl ani nenavrhl kapacitní posouzení spojů MHD, ale pouze vyjmenovává současné jednotlivé spoje a jejich stávající intervaly ve špičce a sedle. Podle zásad dopravní politiky a udržitelného rozvoje by se měl investor zasazovat o preferenci MHD, a to zvláště v tomto případě. V dokumentaci se uvádí vytvoření pracovních

pozic pro 800 lidí. Pokud by se část přepravy těchto lidí měla provádět MHD, pak vzhledem ke stávající situaci se bude jednat o enormní nárůst přepravovaných!!! Jednoznačným cílem vzhledem k zatížení dopravnímu i emisnímu, které vyprodukuje vlastní areál, by měla být snaha o kompenzaci tohoto navýšení IAD preferencí MHD!

Z textu oznámení předpokládáme, že potřebné navýšení hromadné městské dopravy také není zahrnuto do nárůstu dopravy. Pokud zde budou chtít zaměstnanci bydlet, neřeší záměr ani ubytovací kapacity, které jsou v dané oblasti prakticky nulové. Dalším důležitým faktem je to, že v dané oblasti není problém se zaměstnaností, tudíž této oblasti samotné by vytvoření dalších pracovních míst nikterak zásadně neprospělo.

V dopravní studii je uvedeno, že přidaná dopravní zátěž bude 100% odvedena směrem k nedaleké okružní křižovatce na silnici II/608, která je v bezprostřední blízkosti a navazuje tak na přivaděče na D8. **Daná studie neuvádí, jaký dopad bude mít tato přidaná zátěž na stávající dopravní řešení této kritické části!!! Nikde ani nedoporučuje nové kapacitní posouzení zmíněné okružní křižovatky, která je pro danou oblast zásadním dopravním problémem v současnosti.** Naopak připouští, že část dopravní zátěže bude směřovat do Kobylis a bude se realizovat právě na zmíněné okružní křižovatce (otočením nebo průjezdem po dálnici D8). Tedy vlastně popírá svoje vlastní tvrzení, že 100% dopravy bude vedeno mimo obec Zdiby. Tento předpoklad je zcela evidentně nezajistitelný!!! Zavádějící je proto i předpoklad nulového nárůstu nákladní dopravy po silnici II/608 ve směru od areálu do Prahy. Má-li být v areálu vybudováno logistické centrum, lze snadno předpokládat možnost jeho spojení s Celním úřadem Zdiby, který se nachází na II/608 ve směru do Prahy. Již nyní jsou přilehlé komunikace ve špatném technickém stavu, především pak ul. Pražská, a to zvláště v části, procházející obcí.

**Celkově lze z výše uvedeného opětovně usuzovat, že studie byla zpracována bez základní znalosti současné dopravní situace v dané oblasti!**

Ve spojitosti s předpokládaným vysokým nárůstem pěších v této oblasti nebylo navrženo ani doporučeno žádné dopravní opatření či řešení, které by dle zmíněných zásad udržitelného rozvoje zvýšilo nebo zajistilo dostatečnou bezpečnost chodců v bezprostřední blízkosti areálu. Jak je uváděno, veškerá produkovaná doprava areálu bude vedena směrem k okružní křižovatce, a tudíž ve směru křižujícím příchod k zastávkám MHD!!! Bezpečný příchod na zastávky MHD, a to v obou směrech, není nikterak řešen!!! Taktéž není nikterak řešen přechod přes komunikaci II/608. Vzhledem k významu a kategorii této komunikace by měl být brán zvláštní zřetel právě na bezpečné vedení pěšího proudu přes takovou komunikaci!!! Dopravní studie nezmiňuje žádné prvky zklidnění dopravy v daném místě, ani žádné jiné bezpečnostní prvky, které by dle zásad udržitelného rozvoje dopravy ve městech bezpečný pohyb chodců zajistilo.

V dané oblasti je nutné vzhledem k poloze mezi význačnými přírodními rezervacemi počítat i se zvýšeným počtem cyklistické dopravy. V rámci udržitelného rozvoje by dokonce bylo velmi vhodné podporovat tento alternativní způsob dopravy zaměstnanců do práce. Vzhledem k Vyjádření k oznámení záměru „GOODMAN ZDIBY LOGISTICS CENTRE“

umístění hlavního vjezdu z komunikace Pražská by bylo možné zajistit bezpečný vjezd zaměstnanců, kteří by volili tento způsob dopravy. Daná dopravní studie se však napojením na stávající cyklistické stezky, vytvořením vhodných podmínek pro vedení cyklistické dopravy a jejího bezpečného převodu přes komunikaci II/608 vůbec nezmiňuje.

Zpracování vykazuje nepřesnosti a lze v něm nalézt mnoho rozporů - na několika místech se v dokumentu uvádějí odlišné hodnoty pro dané veličiny (viz např. počet parkovacích míst pro kamiony). Celý přístup k problematice dopravy v oznámení záměru Goodman jen podtrhuje zřejmá diskrepance uváděných informací, vztahujících se k dopravě, když se např. v oznámení na str. 38 uvádí, že citují: „100% vozidel nákladních i osobních je vedeno směrem k dálnici D8“. Oproti tomu na str. 19 se již hovoří o tom, že „převážná část osobní dopravy bude z dotčené lokality směřována od obce k dálnici“, zatímco na str. 20 se říká již pouze, že: „veškerá nákladní doprava generovaná tímto záměrem, bude do areálu přijíždět a z areálu odjíždět výhradně mimo obytnou zástavbu obce“.

Na straně 146 se výslovně uvádí: „Údaje o intenzitách dopravy na dotčených komunikacích byly převzaty z dopravní studie, která je v příloze tohoto oznámení v části H. Dopravní intenzity byly rovněž uvedeny v kapitole B.II.4. Zde je stručná rekapitulace pro cílový rok 2015, kdy je uvažováno se zprovozněním areálu.“ Opět nesrovnalost – v roce 2016 je teprve zpracována studie, nelze tedy hovořit o zprovoznění v roce 2015.

Minimálně z naposledy uvedených důvodů zcela nedůvěřujeme obsahu oznámení záměru „Goodman“. Osoby, které zde žijí a přilehlé komunikace denně používají, znají realitu zcela odlišnou od tohoto tvrzení! Zejména v ranních a odpolední špičce je doprava v okolí Zdib, tedy jak na dálnici D8, tak na Pražské ul. (silnice II/608) často prakticky plně ochromená a na obou komunikacích se v důsledku narušení plynulosti dopravy tvoří dlouhé kolony. Nesrovnalosti mezi skutečným stavem a údaji, uvedenými v oznámení záměru, jen potvrzují povrchnost a nepodloženost dopravních údajů, uvedených v oznámení.

Můžeme tvrdit, že předložená dopravní studie vede k nadsazeně optimistickým závěrům. V posledních letech byly posuzovány i jiné záměry (např. MZP298 – negativní stanovisko EIA v roce 2012, podmínka souhlasného stanoviska EIA MZP257 Vodochodské letiště v roce 2014) **a již v této době byly intenzity dopravy MUK Zdiby označeny jako problematické!!!!** Pokud samotný záměr má zhoršit kvalitu dopravní obslužnosti ze stupně A na stupeň B při uvažování podstatně nižších vstupů z roku 2010, jaká kvalita dopravní obslužnosti může být zaručena, když i dnes ve špičkách dosahuje provoz stupně 3-4. V případě kolizí a snížení plynulosti provozu na D8, což je bohužel jev častý, se doprava z dálnice automaticky přelévá právě na II/608. Předložená dopravní studie tato fakta ignoruje a naopak blízkost MUK Zdiby deklaruje jako výhodu.

S přihlédnutím k výše uvedenému musíme poukázat a v rámci požadovaného zpracování dokumentace EIA žádat posouzení dopravní situace z hlediska zatížení dopravy záměrem Goodman nejen izolovaně, ale i v přímé souvislosti s dalšími kumulativními vlivy, jako je např. plánovaný záměr prodejny Lidl, bezprostředně v této lokalitě, ale i možné enormní Vyjádření k oznámení záměru „GOODMAN ZDIBY LOGISTICS CENTRE“

zvýšení dopravy při budoucí realizaci letiště Vodochody a dalšími. Současně požadujeme, aby zpracováním dokumentace EIA byl prověřen reálný vliv záměru na kapacitu přilehlé dopravní sítě, případně návrh opatření na zlepšení průjezdnosti, jakož i nárůst dopravy spojený s provozem areálu Goodman, a to nikoliv pouze v časovém horizontu současném, ale i po 5, 10, 15 a 20 letech.

Žádáme i kapacitní posouzení kruhového objezdu v daném místě, a to ve všech výše uvedených časových intervalech. Dále žádáme o kapacitní posouzení spojů MHD. Žádáme o zajištění bezpečnosti pěších.

V dopravně-inženýrských údajích, na základě kterých bude provedeno následné hodnocení, s popisem odpovídajících a skutečných stavů v území, pro něž byly zpracovány, musí být zaručena reálnost těchto podkladů, včetně vymahatelnosti dopravních opatření.

Z dopravních podkladů, obsažených v oznámení záměru vyvstává domněnka, že mnohé podklady byly převzaty ze záměru Mazda, a to bez patřičných úprav, reflektujících rozsáhlostí zásadně odlišný stavební záměr.

**Zároveň upozorňujeme, že nedostatečné vyhodnocení dopravní situace může vést k nepodloženým závěrům hlukové a rozptylové studie!**

**2. VLIVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ** – Oznámení záměru Goodman v části C.I. uvádí, že: „Vlivům na životní prostředí je věnována maximální pozornost“. S tímto tvrzením však nelze souhlasit.

Při podrobném pročtení oznámení záměru je zřejmé, že se v řadě otázek jedná spíše o mechanický přepis údajů z oznámení záměru v jiném zjišťovacím řízení. V tak zásadní otázce pro obyvatele Zdib, kterou je imisní zatížení se tvrzená maximální pozornost věnovaná záměrem Goodman vlivům životního prostředí projevuje třeba i tím, že se v oznámení uvádí: *„Vyhodnocení kvality ovzduší v dané lokalitě Stříbro bylo provedeno na základě více zdrojů“.*

Vlastní rozptylová studie navíc vymezuje charakteristiky kvality ovzduší s mezí tolerance, které byly stanoveny dnes již neplatným zákonem č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší (zrušen 1.9.2012). Pro popis stavu znečištění ovzduší v dané lokalitě používá klasifikaci z r. 1997. Zde je výslovně uvedeno, že je-li imisní limit více než jedné látky překročen, hodnotí se stav jako velmi silně znečištěné ovzduší. V rozporu s tím je při konstatování překročení imisních limitů pro benzo(a)pyren popisováno imisní zatížení předmětné lokality jako mírně znečištěné. Při výpočtech příspěvku zdroje k imisnímu zatížení území se studie soustředí na stacionární a plošné zdroje znečištění vznikající v souvislosti se záměrem, ale pravděpodobně vůbec nezohledňuje liniové zdroje znečištění na silnici II/608 procházející obcí Zdiby, protože vychází z neoprávněného předpokladu (viz bod Dopravní situace), že veškerá doprava z logistického areálu bude směřována od obce k dálnici D8. Studie rovněž konstatuje, že v lokalitě záměru překračuje polévatý prach (PM10) imisní limity pro denní průměrnou koncentraci (50 µg/m<sup>3</sup>). Zásadní vliv na imisní zatížení touto škodlivinou (benzo(a)pyrenu) má resuspenze Vyjádření k oznámení záměru „GOODMAN ZDIBY LOGISTICS CENTRE“

vlivem automobilové dopravy v podmínkách vysoké prašnosti. Tu lze v lokalitě očekávat vzhledem k přítomnosti rozsáhlých polních ploch a dálnice D8 a není zřejmé, zda výpočtové modely tuto skutečnost zohledňovaly.

Jsme přesvědčeni o tom, že celý záměr Goodman je v možnostech posuzování prakticky neuchopitelný, neboť areál by měl být užíván jasně nevymezeným a neurčitým okruhem nájemců areálu, což vyplývá i z informací uvedených na str. 23 oznámení. Veškeré uváděné a vyhodnocované údaje jsou tak víceméně spekulativní a neurčitelné. Tím pádem i důsledky, spojené s daným provozem, jsou prakticky neposouditelné a o to více alarmující pro obyvatele Zdib a přilehlého okolí.

Žádáme řádné posouzení imisního zatížení předmětného území z provozu Goodman v rámci požadovaného zpracování dokumentace EIA, a to rovněž nikoliv v časovém horizontu současném, ale i po 5, 10, 15 a 20 letech. Žádáme popis reálných opatření a kompenzací pro snížení nepříznivých vlivů životního prostředí, včetně vymahatelnosti těchto opatření.

**3. ZNEČIŠTĚNÉ OVZDUŠÍ** – Je nepochybné, že provoz v areálu Goodman negativně ovlivní ovzduší ve svém okolí. Podstatným zdrojem imisí budou zplodiny z výfukových plynů plánované dopravy v areálu, tak i v jeho vnější části. Vlastní provoz areálu bude obsluhován dopravou, kde bude docházet k mnohačetným startům silničních motorových vozidel, při kterém dochází k nedokonalému spalování a tím i zvýšení imisí škodlivých látek. Dalším zdrojem znečištění ovzduší bude nedefinovaná a tudíž z pohledu znečištění ovzduší do budoucna neuchopitelná „nerušící výroba“. V neposlední řadě je třeba v tomto ohledu zmínit emise z vytápění hal.

V tomto bodě je důležité zdůraznit, že již v současné době, tedy bez realizovaného záměru Goodman, jsou v dané lokalitě překročeny roční imisní limity pro benzo(a)pyren, škodlivinu, která je Světovou zdravotnickou organizací WHO (World Health Organization) označena jako karcinogen. Průměrné roční koncentrace této karcinogenní látky jsou v místě na úrovni 108% imisního limitu. Hlavním zdrojem benzo(a)pyrenu je, mimo jiné, doprava a výroba. Přičemž v oznámení záměru se navíc výslovně uvádí, že v současné době není možno určit případné suroviny pro výrobu.

Vzhledem k tomu, že u karcinogenů nelze stanovit bezpečnou dávku, tak ani WHO nestanovuje doporučenou limitní koncentraci. Doporučuje však, aby byl obsah benzo(a)pyrenu, který slouží jako referenční látka pro přítomnost karcinogenních polycyklických aromatických uhlovodíků v polétavém prachu, omezován na nejnižší možnou mez. To reflektuje i zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, který stanoví imisní limit pro benzo(a)pyren na 1 ng/m<sup>3</sup>. Tento limit byl však stanoven jako hranice celospolečensky přijatelného rizika, nikoliv jako bezpečný práh. Zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší proto uvádí, že provoz nového zdroje znečištění v oblastech s překročenými ročními imisními limity může být povolen pouze při současném uložení opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění pro danou znečišťující látku. Z přiložené dokumentace k záměru

Goodman však vyplývá, že imisní příspěvek provozu areálu bude u benzo(a)pyrenu nezanedbatelný - 7% imisního limitu!

Povolením takového významného zdroje znečištění jakým je záměr Goodman do oblasti s překročenými imisními limity pro benzo(a)pyren by bylo vědomým a přímým porušením povinnosti členského státu EU činit opatření k dodržování imisních limitů tohoto karcinogenu. **Povolení záměru Goodman v dané lokalitě je naopak postupem, jak hodnoty tohoto karcinogenu, v rozporu s českými i evropskými předpisy, nedovoleně zvyšovat. Takové navyšování je přitom zcela nepřijatelné!** Uvedené stanovisko zastává I Nejvyšší správní soud, potvrzující argumentaci, že limity (hluku, ochrany ovzduší) jsou stanoveny právními předpisy proto, aby byly dodržovány. Nejsou tedy jen doporučením, nebo jen nesankcionovaným přáním zákonodárce (viz. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 1.2.2013, č. j. 9 As 28/2012-129, [Výběr NSS 207/2013]. Porušení výše uvedeného je přitom nesporným porušením ústavního zákona č. 2/1993 Sb., Listiny základních práv a svobod, ale i zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, v platném znění a výše citovaného zákona o ochraně ovzduší.

*„V českém právním řádu není právní opora pro to, aby byl odsouhlasen, umístěn a povolen záměr, u něhož je již od počátku spolehlivě dokumentováno, že spolu s již existujícím antropogenním zátěžovým pozadím v lokalitě překročí závazné limity nebo jejich již existující překračování dále zvýší.“*

*„Veškeré navrhované zásahy v území musí být provázeny přesvědčivým průkazem, že jejich uskutečněním nedojde k překročení přípustné míry zatěžování a znečišťování prostředí, tedy k nadlimitní zátěži území. Pokud již objektivně v důsledku lidské činnosti existuje v daném území nadlimitní zátěž, tedy protiprávní stav, pak je nutno u navrhovaného zásahu podat přesvědčivý průkaz toho, že provedením tohoto zásahu bude zajištěn pokles zátěže pod předepsané mezní hodnoty - limity. Bez takového průkazu je odsouhlasení, umístění nebo povolení zásahu nezákonné, ba protiústavní a příslušné dotčené orgány i stavební úřady, jež mají hájit vymezené veřejné zájmy a místo toho souhlasí se způsobem bezpráví nebo s jeho prohloubením, závažným způsobem porušují zákon a jednájí hrubě chybně.“*

**Povolení výstavby areálu Goodman z hlediska naší právní úpravy, ale i závazků České republiky, jako členského státu EU, není s přihlédnutím k výše uvedenému vůbec možné!**  
**Žádáme, aby tato záležitost byla důsledně vzata v potaz při uložení zpracování dokumentace EIA a aby byla zpracována možná nulová varianta, případně aby byla stanovena další opatření a aby došlo k vyčíslení nárůstu všech škodlivých vlivů (včetně benzo(a)pyrenu a hluku) v době zamýšlené stavby, v době zahájení provozu a dále v době min. 20 let od případného uvedení do provozu, a to oproti stávajícímu stavu. Nezbytná měření mají probíhat na daném místě, tedy bezprostředně u dálnice D8 (v době dopravní špičky) a nikoliv ze stanic ČHMS. Současně k uvedeným časovým intervalům požadujeme komplexní vypracování hodnocení zdravotních rizik. Oznámení záměru Goodman v části D.I.1. sice popisuje velmi obecně způsob hodnocení zdravotních rizik, ale nikde není uvedeno na Vyjádření k oznámení záměru „GOODMAN ZDIBY LOGISTICS CENTRE“**

základě jakých výpočtů či metodiky bylo učiněno konstatování, že „z hlediska emisí a z nich vyplývajícího následného imisního zatížení lze záměr hodnotit jako přijatelný a nepovede k významnému zvýšení imisních koncentrací u obytné zástavby. Vliv na zdraví exponované populace tedy nebude významný a nezhorší zdraví obyvatel v jeho okolí.“ Toto konstatování je v přímém rozporu s rozptylovou studií (viz bod Znečištěné ovzduší).

Žádáme, o řádné posouzení týkající se vlivu na zdraví obyvatelstva v oblasti ovlivněné záměrem v rámci požadovaného zpracování dokumentace EIA.

4. **HLUKOVÁ ZÁTĚŽ** - Již v současné době jsou v nejzatíženější severovýchodní části obce, orientované směrem k dálnici D8, hladiny akustického tlaku nad hodnotou 60 dB. Dochází zde tedy k překročení nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny akustického tlaku. V této části obce je rovněž překračován hygienický limit i v noční době.

Jak vyplývá z judikatury Nejvyššího správního soudu, veřejnoprávní úprava ochrany před hlukem je na rozdíl od úpravy soukromoprávní vysoce formalizovaná, spojená s exaktními limity. Do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze umísťovat stavby, které znamenají postupné přitěžování nadlimitní zátěži v území.

V oznámení záměru Goodman se hovoří o tom, že díky důslednému vedení dopravy od obce Zdiby k dálnici D8 se záměr v obci Zdiby prakticky neprojeví. Rozhodně nejsme přesvědčeni o důslednosti v opatřeních, týkajících se dopravy, k tomu blíže viz. bod 2. tohoto vyjádření, nazvaný DOPRAVNÍ SITUACE. Problém hluku z provozu areálu a pohybu dopravních prostředků po areálu má vyřešit 5 m vysoká protihluková stěna. Dané tvrzení, obsažené v oznámení, nelze považovat za seriózní, neboť je nesporným faktem, že nejbližší dům, nacházející se v ul. J. Kámena č. p. 93 by byl vzdálen od této protihlukové stěny pouhých 25 m. Tedy jak tento dům, tak i řada dalších přilehlých sousedních obydlí by byla zásadním způsobem postižena negativními účinky – hlukovými, imisními, světelnými a v neposlední řadě, stejně jako další obyvatelé Zdib a přilehlého okolí i dopravními.

Dopad všech výše uvedených negativních účinků na sousední obytná území je v přímém rozporu s textovou částí platného územního plánu obce Zdiby.

5. **ÚZEMNÍ PLÁN OBCE ZDIBY, ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ** - Textová část územního plánu obce Zdiby stanoví základní funkční využití pozemku s funkčním využitím OK takto: slouží k soustředění zařízení obchodu a služeb, výrobních a skladových ploch (i nadmístního či regionálního významu), ke skladování a spediční činnosti, k nerušící výrobě (technologické parky, ap.), s možným minimalizovaným vlivem na okolí; nesmí mít negativní účinky na sousední obytná území. Tyto limity, dané textovou částí územního plánu, však nejsou naplněny v několika ohledech viz. výše.

Další otázkou je prostorové uspořádání v daném místě - územní plán obce Zdiby stanoví v Základních podmínkách prostorového uspořádání, že maximální % zastavěných ploch Vyjádření k oznámení záměru „GOODMAN ZDIBY LOGISTICS CENTRE“



vzhledem k celkové ploše pozemku je 50 %. Přičemž v oznámení záměru Goodman je na str. 12 Oznámení - zastavěná plocha budovami- 49,9 % a zpevněné plochy a komunikace - 34,6 %. Celkové % zastavěných ploch by tedy bylo 84,5 %, což neodpovídá platnému územnímu plánu obce Zdiby.

**Navržené výškové osazení objektů je chybné a je v rozporu s prostorovými regulativy ÚP Zdiby.**

Průměrná hodnota stávajícího terénu západní fasády u haly A (převzatá geolog. sond, které jsou součástí oznámení) činí 303,9 m.n.m - z toho plyne, že max. výška osazení +/- 0,0 má být maximálně 303,6 m.n.m. U haly B má jižní fasáda průměrnou výšku původního terénu 304,1 m.n.m z toho plyne max. výška osazení +/-0,0 je 303,8 m.n.m. Haly jsou osazeny na průměrnou výšku všech fasád. U tak rozsáhlého objektu je nutné dodržet tuto výšku u každé fasády. **Objekty jsou osazeny na kótu 304,5 m.n.m, Při této výšce osazení je porušena podmínka maximální výšky stavby nad rostlým terénem 13m. Rovněž zahloubení areálu o 1,5m je z urbanistického hlediska velmi nešetrné k okolní zástavbě.**

Nově navržené haly jsou svým měřítkem v přímém rozporu s vydaným územním rozhodnutím ze dne 24.10.2006 pro společnost Mazda, jehož změnou hodlá investor postupovat v územním řízení. Vydané územní rozhodnutí, v jehož procesu prodlužování jeho platnosti došlo k řadě pochybení, se vztahovalo k projektu nesrovnatelně menších rozměrů. Mělo se jednat o reprezentativní a administrativní budovy o celkové ploše cca. 24 tis. m<sup>2</sup> a nikoliv o haly ve výměře 75 tis. m<sup>2</sup> a areál o celkové ploše cca. 15 ha. Původní měřítko zástavby bylo vhodněji přizpůsobeno okolní zástavbě. Tyto principy navržená zástavba hrubě porušuje. Objekty tohoto rozsahu nejsou vhodné pro umístění v intravilánu obce s drobným měřítkem zástavby. Tento koncept je v rozporu se základními urbanistickými principy zástavby území menších sídel.

**6. ZDROJE PODZEMNÍ VODY** – Tato problematika se týká současné aktuální otázky udržení vody v krajině. Jsme přesvědčeni o tom, že v současné době je, z důvodu klimatických změn, zásadní a pro společnost životně důležité chránit vodní zdroje. Nesporně dochází všeobecně k úbytku podzemní vody.

Odstraněním ornice a podorničí dojde k nevratné změně hydrogeologických poměrů v dané lokalitě. Změní se retenční schopnost, dojde ke kompletní destrukci významného prameniště v této oblasti (doložitelné studánky v místě). Podzemní zdroje vody v oblasti zamýšlené výstavby projektu Goodman jsou přitom významné nejen v této lokalitě, ale jejich zdroj se dotýká i okolních obcí, neboť i jejich zdroje jsou ohroženy. Tento fakt v rámci posuzování vlivů ekologicky rizikových staveb na životní prostředí by měl být zcela zásadní a primární!

Přitom v lokalitě Zdiby a nejbližší okolí je deklarované zásobení pitnou podzemní vodou pro 2000 a velmi pravděpodobně i pro 4000 obyvatel. Hydrogeologická studie RNDr. Jana Hrona z r. 1993 jednoznačně hovoří o nenahraditelnosti zásob a unikátnosti studované

hydrogeologické struktury předmětné lokality a varuje před takovými záměry výstavby, které by ji mohly nenávratně tyto struktury ohrozit.

Pro obyvatele bezprostředně sousedící lokality je reálný pokles hladiny spodních vod, zásobujících zdroje pitné vody (studny).

Požadujeme proto, aby v rámci dokumentace EIA byla vyhotovena hydrogeologická studie, která prověří rizikovost záměru a možnou nulovou variantu. Případně aby byla stanovena další opatření.

**7. KRAJINNÝ RÁZ** - Zásadně nesouhlasíme s tvrzením, že navrhovaný záměr se z urbanistického hlediska do území vhodně začleňuje. **Další údaj o tom, že navrhovaná zástavba (haly Goodman) vychází z objemů, principů a potřeb stávající zástavby lze přinejmenším považovat za naprostý výsměch občanům obce Zdiby. Rozhodně nesouhlasíme s tím, že výstavba hal Goodman koresponduje s potřebami stávající zástavby!!** O výstavbě hal Goodman v obci Zdiby nelze v žádném případě hovořit jako o výtvarném počínu nebo o tom, že se začlení vhodně do území z hlediska urbanistického! Jsme přesvědčeni o tom, že si je tohoto faktu vědoma i společnost Goodman, neboť nikde neposkytuje obrázky areálu s 5 m zdí, ani obrázky hal a areálu z úrovně terénu, takže celková vizualizace je spíše iluzorní. Reálná vizualizace obrovského areálu na horizontu obce a v bezprostřední blízkosti kostela, se všemi stavebními detaily, by rozhodně poskytla mnohem horší obraz celého areálu, který se má stát součástí obce Zdiby.

Velké logistické a výrobní haly nejsou bezesporu ničím více, než rozsáhlými stavbami technického charakteru, které české krajině škodí, nejen u obce Zdiby. Tyto stavby naopak trvale znehodnotí, svým architektonickým ztvárněním, objemovými parametry, vzhledem, účinky provozu a použitými materiály, hodnoty území.

Umístění tak obřích hal, jaké předpokládá záměr Goodman, v bezprostředním sousedství obytných domů, ale i významných historických památek Zdib, jakými je Kostel Povýšení svatého Kříže ve Zdibech ze 14. století a Zámek Zdiby, jehož některé části (sklepní prostory a přízemí) pocházejí z počátku 17. století, by naopak bylo trvalým zohyzdění obce Zdiby. Současně umístění hal v bezprostředním sousedství původního zdibského hřbitova je občanů vnímáno i jako zneuctění tohoto pietního místa.

**8. ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND (ZPF)** - Vynětí ze ZPF se u záměru Goodman týká pozemku parc.č. 121/1 o výměře 5.226 m<sup>2</sup>, pozemku parc.č. 130/35 o výměře 151.232 m<sup>2</sup> a pozemku parc.č. 130/36 o výměře 12.719m<sup>2</sup>, vše zapsáno na LV č. 2043, vedeném Katastrálním úřadem pro Středočeský kraj, katastrálním pracovištěm Praha-východ.

Všechny tři dotčené pozemky jsou dle klasifikace Bonitované půdně ekologické jednotky (BPEJ) - 20 100 - zařazené do I. třídy ochrany zemědělského půdního fondu (dle vyhl. MŽP č. 48/2011 Sb., ve znění vyhlášky č. 150/2013 Sb.), patří tedy mezi bonitně nejicennější půdy v České republice. Takto bonitně cennou půdu je přitom možné odejmout ze zemědělského

půdního fondu pouze zcela výjimečně, a to jen pro záměry, které souvisí s obnovou ekologické stability krajiny a v krajních případech pro liniové stavby zásadního významu (např. páteřní infrastruktura – dálnice).

Třídy ochrany zemědělského půdního fondu jsou vyhlášeny z důvodu ochrany úrodných půd, zajištění zemědělské výroby a ochrany životního prostředí. Tato otázka je jasně legislativně upravena. Zák.č. 41/2015 Sb., kterým se mění zák.č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění a zák.č. 388/1991 Sb., o státním fondu životního prostředí České republiky, v platném znění, ve svém § 4 odst. 3 stanoví, že: „Zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu“.

Je nesporné, že zájem vybudovat na bonitně nejceněnější půdě v ČR logistický a výrobní areál nelze v žádném případě vnímat jako veřejný zájem, který by výrazně převažoval nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu! Naopak je zcela evidentní, že v daném případě se jedná o jednostranný ekonomický zájem pouhé frakce – komerční právnické osoby. Možné uvádění jediného zdánlivého obecného veřejného zájmu zajištění zaměstnanosti by v dané lokalitě, s nejnižší mírou nezaměstnanosti v ČR bylo liché. Ze všech bodů, uvedených v tomto vyjádření je naopak nesporné, že realizací záměru by byl veřejný zájem v mnoha ohledech zásadním způsobem porušen (porušení práva na ochranu zdraví, porušení práva na příznivé životní prostředí).

Předložené požadavky uvedené v oznámení záměru Goodman nelze v žádném případě hodnotit jako nezbytně nutné ve smyslu § 4 zák.č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

**9. BIOLOGICKÉ HODNOCENÍ** - V příložené dokumentaci k záměru je uvedeno, že biologické průzkumy předmětné lokality byly provedeny v zimním období, což je období pro popis a vyhodnocení současného stavu území z hlediska planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů nevhodné. Dokumentace uvádí, že výskyt řady živočichů nemohl být vůbec hodnocen (obojživelníci, plazi, bezobratlí). U drobných zemních savců studie uvádí, že jejich výskyt lze pouze očekávat, ale není zřejmé, že byl zaznamenán. Přitom v sousední lokalitě (pole pod motorestem Stará pošta) byl podle údajů z Nálezové databáze ochrany přírody (NDOP) zaznamenán výskyt silně ohroženého křečka polního (*Cricetus cricetus*).

Žádáme tedy o řádné posouzení týkající se fauny a flóry v oblasti ovlivněné záměrem v rámci požadovaného zpracování dokumentace EIA.

**10. VÝSKYT ARCHEOLOGICKÝCH NÁLEZŮ** – V místě plánovaného záměru se jedná o území s častým výskytem archeologických nálezů. Dle zák.č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění je stanoveno, že pro případ vykonávání stavební činnosti na území s archeologickými nálezy, jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr

oznámít Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

V daném záměru se přitom jedná o dotčenou plochu velkého rozsahu. Tato problematika je v oznámení popsána velmi stroze a není řešeno případné vyjádření Archeologického ústavu AV ČR nebo jím určené oprávněné organizace.

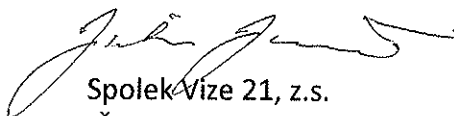
**11. ČOV** - Záměr Goodman hovoří o tom, že obec Zdiby přislíbila společnosti připojení na ČOV v rozsahu 350 EO. Ve skutečnosti se však obec potýká s nedostatečnou kapacitou ČOV, kdy celá řada rodinných domů z různých částí Zdib mnoho let žádá o připojení na ČOV. Celé roky obec argumentuje nedostatečnou kapacitou ČOV, přičemž překročením kapacity čistítky dojde ke znečištění vodotečí. Za dané situace je nepřijatelné řešit ČOV pro společnost Goodman namísto řešení tohoto letitého problému pro své občany.

**12. VÁGNOST** - Celá dokumentace oznámení záměru je zaměřena spíše na kvantitu textu než jeho kvalitu a hodnotu uváděných informací. Řada údajů se neustále opakuje, což zhoršuje celkovou orientaci v oznámení. Dokument tak díky své obsáhlosti, způsobené opakováním textu, navozuje mylný dojem komplexního přístupu k problematice.

Na závěr uvádíme, že smyslem posuzování vlivů záměru je získat objektivní odborný podklad pro vydání následných rozhodnutí. Ze zjištěných nedostatků je zřejmé, že oznámení záměru Goodman takovým podkladem není.

Vzhledem k výše uvedenému není, dle našeho názoru, možné k záměru GOODMAN ZDIBY LOGISTICS CENTRE vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat. Na základě dále uvedených důvodů se domníváme, že záměr má významný vliv na životní prostředí, svou kapacitou dosahuje limitů i nadlimitů v předmětném území, a proto požadujeme, aby příslušný úřad postupoval podle § 7 odst. 5 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, tedy aby nařídil posouzení záměru v procesu EIA v rámci uvedeného zákona, způsoby dle § 5 zákona, a to i v kumulaci či synergii s vlivy jiných známých záměrů (realizovaných, připravovaných a uvažovaných) a zpracování návrhu variant řešení záměru, včetně nulové varianty.

Zároveň tímto vyjadřujeme svůj zájem o účast v dalších navazujících řízeních.



Spolek Víze 21, z.s.

IČ: 26655730

Oblouková č.e. 681, 250 66 Zdiby - Brnky

Jitka Janáčková, předseda

Pozn.: Spolek zapsaný u Městského soudu v Praze, oddíl L, vložka 14464