

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor Životního prostředí a zemědělství
Zborovká 11
Praha 5
150 21
K sp.zn. SZ_032728/2017/KUSK/117

Zdiby dne 10. ledna 2018

Záměr: GOODMAN ZDIBY LOGISTICS CENTRE

Oznamovatel: Goodman Czech Republic s.r.o., Václavské náměstí 773/4, 110 00 Praha 1.

I.

Předmětem této dokumentace je výstavba logistického areálu společnosti Goodman Czech Republic s.r.o. na severovýchodním okraji obce Zdiby v katastrálním území Zdiby mezi dálnicí D8 a komunikací II/608, s dopravním napojením na silnici II/608 a dále přes exit 1 na dálnici D8. Záměrem investora je vybudovat logistický areál s možným využitím jako nerušící výroba. Součástí skladových a výrobních hal budou kancelářské prostory se zázemím zaměstnanců umístěné v dvoupodlažních vestavcích v jednotlivých sekcích hal. Areál je dále tvořen plochami komunikací a odstavnými plochami pro nákladní a osobní auta a je doplněn plochami zeleně.

II.

Informace o přepracované dokumentaci byla zveřejněna na úřední desce Středočeského kraje dne 12. 12. 2017, zákonná lhůta pro podání písemného vyjádření je tedy zachována.

III.

Na základě přípisu Krajského úřadu Středočeského kraje č.j. 068292/2017/KUSK ze dne 5. 6. 2017 byla v souladu s ustanovením § 8 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a změně některých souvisejících zákonů, ve znění do 1. 11. 2017 (dále jen „Zákon“) vrácena Dokumentace oprávněnému zástupci oznamovatele k přepracování.

A to na základě doporučení zpracovatele posudku. V ustanovení § 9 odst. 5 zákona je uvedeno, že zpracovatel posudku nesmí posuzovanou dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat, je proto nutné tuto dokumentaci přepracovat tak, aby zpracovatel posudku měl k dispozici veškeré údaje, na základě kterých vyhodnotí velikost a významnost vlivů tohoto záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a následně aby mohl pro příslušný úřad zpracovat návrh závazného stanoviska k posouzení vlivů provedením tohoto záměru na životní prostředí.

Krajský úřad Středočeského kraje stanovil pro přepracování dokumentace následující požadavky:

1. Provéřit, resp. komentovat údaje týkající se dopravní obslužnosti záměru, intenzit dopravy na komunikační síti a dopravního řešení ve vztahu k záměru.

2. Přepracovat rozptylovou studii, zvýšenou pozornost věnovat charakteristikám zdrojů znečištění ovzduší.
3. Precizovat, resp. zpřesnit akustickou studii ve vazbě na zdroje hluku a komentovat zásady při zpracování akustické studie (ve vztahu ke kumulaci hlukové zátěže z rozdílných zdrojů hluku).
4. Na základě přepracované rozptylové studie aktualizovat Posouzení vlivů na zdraví.
5. Na základě precizované akustické studie popřípadě aktualizovat Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví, resp. zdůvodnit, proč k aktualizaci nebylo přistoupeno.
6. Zpřesnit Posouzení vlivu navrhované stavby a využití území na krajinný ráz, zvýšenou pozornost věnovat opatřením k omezení vlivu záměru na krajinný ráz.
7. Precizovat hodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody, zejména ve vztahu k řešení srážkových vod, a to i ve vztahu k extrémním srážkám.
8. Přepracování dokumentace provést s ohledem na relevantní připomínky obsažené ve vyjádřeních, která byla obdržena ke zveřejněné dokumentaci podle § 8 odst. 3 zákona, resp. aby přepracování dokumentace reagovalo na tyto připomínky.

K původní Dokumentaci (ve znění z února 2017) zaslali své vyjádření Středočeský kraj, Obec Zdiby, město Klecany, obec Líbeznice, obec Máslovice, obec Postřižín, obec Větrušice, Městská část hlavního města Prahy Ďáblice, dotčené orgány státní správy, šest spolků, a více jak 35 občanů.

Výše uvedená vyjádření obsahovala především pochybnosti ohledně věrohodnosti výstupů hodnocení vlivů záměru v původní Dokumentaci, dále obsahovala vyjádření ohledně nesouladu záměru s Územním plánem obce Zdiby, námitky co se týká zpracování a posouzení současné dopravní situace v oblasti záměru a vlivu záměru na dopravu, zpracování rozptylové studie a hlukové studie, a celkové posouzení vlivu záměru na obyvatelstvo a životní prostředí.

IV.

Míra akceptace požadavků stanovených přípisem Krajského úřadu Středočeského kraje č. j. 068292/2017/KUSK ze dne 5. 6. 2017

Obec Zdiby se nejprve vyjadřuje k míře akceptace požadavků, které stanovil Krajský úřad Středočeského kraje.

K první podmínce, tj. k prověření, resp. komentování údajů týkajících se dopravní obslužnosti záměru, intenzit dopravy na komunikační síti a dopravního řešení ve vztahu k záměru, Obec uvádí, že tento požadavek nepovažuje za splněný, a to z důvodu toho, že Dokumentace stále vychází z původní dopravní studie, tzv. vypořádání obdržených vyjádření Obec nemůže

považovat za dostačující z důvodu toho, že tato dopravní studie stále nepočítá s provozem nákupního centra Lidl, rozšířením Průmyslového areálu Stará Pošta. Stejně tak v Dokumentaci navrhované řešení v podobě přestavby MÚK Zdiby, zprovoznění MÚK Odolena Voda, dokončení D0, úseku 519 SOKP není dle obce dostatečné, a to především z důvodu toho, že není v současné době zřejmé kdy, resp. zda se tyto záměry budou v budoucnu realizovat, z tohoto důvodu stejně tak nelze očekávat ani přesměrování dopravy v roce 2020, jak činí Dokumentace.

Obec dále nesouhlasí s interpretací vývoje transu zatížení ulice Ústecké (Pražské), jak činí Dokumentace na straně 33 (na této straně došlo při sčítání dopravy celkem v roce 2016 k počtářské chybě) a straně 40, kde je uvedeno: „vývoj intenzit má od roku 2010 do současné doby stagnující až klesající charakter“. Jen těžko lze takovým způsobem popisovat to, že od roku 2014 naopak doprava na předmětné komunikaci znovu průběžně stoupá.

Stejně tak skutečnost, že se v současné době uvažuje o prodloužení tramvajové trasy z Koblisy do Zdib, a přestavba okružní křižovatky by usnadnila vedení tramvajové tratí, nepovažuje obec za relevantní, a to z důvodu toho, že dle předběžných plánů by případná trať tramvajové dopravy měla před předmětnou křižovatkou končit. K tomuto obec dále dodává, že je sice možné, že by tato případná hromadná doprava mohla snížit počet osobních aut přijíždějících do areálů záměru, ale je nepochybné, že by neměla žádný vliv na dopravu těžkých nákladních vozidel a dopravu užitkových nákladních vozidel.

K dopravní situaci obec dále uvádí, že považuje za nepodložené údaje o dopravní obsluze záměru obsažené v Dokumentaci. Na rozdíl od údajů v rámci doby výstavby, kdy Dokumentace uvádí, z jakého důvodu počítá s počtem 200 jednosměrných jízd nákladních automobilů denně, tak v rámci provozu záměru Dokumentace nikterak neuvádí, z jakého důvodu počítá právě s daným počtem jízd automobilů, užitkových nákladních vozů a nákladních automobilů. Toto obec považuje za důležitý nedostatek Dokumentace, jelikož právě dopravní obsluha záměru je hlavním zdrojem hluku a znečištění ovzduší v rámci záměru.

Výše uvedené se dále váže k druhému požadavku Krajského úřadu Středočeského kraje, tj. k přepracování rozptylové studie. Rozptylová studie ve svých výpočtech počítá právě z ničím nepodloženým odhadem počtu jednotlivých druhů vozidel. K tomuto požadavku obec dále uvádí, že má za to, že přepracovaná rozptylová studie nevěnovala zvýšenou pozornost charakteristikám zdrojů znečištění ovzduší, tj. nerespektovala požadavek Krajského úřadu Středočeského kraje.

S již výše uvedeným dále souvisí i to, že dle obce Zdiby nebyl naplněn třetí požadavek Krajského úřadu Středočeského kraje, tj. precizovat, resp. zpřesnit akustickou studii ve vazbě na zdroje hluku a komentovat zásady při zpracování akustické studie (ve vztahu ke kumulaci hlukové zátěže z rozdílných zdrojů hluku). Přílohou Dokumentace je sice přepracovaná akustická studie, nicméně i ta vychází z původní dopravní studie, tj. nezohledňuje otevření

nákupního střediska Lidl, a vychází z ničím nepodloženého počtu automobilů, které mají sloužit k obsluze záměru.

Požadavky Krajského úřadu Středočeského kraje čtyři a pět byly sice formálně splněny, tj. došlo k aktualizování Posouzení vlivů na zdraví dle přepracované rozptylové a akustické studie, nicméně jak je již výše uvedeno, obec má za to, že tyto studie nebyly dopracovány dle požadavků Krajského úřadu Středočeského kraje.

Šestým požadavkem Krajského úřadu Středočeského kraje bylo zpřesnění posouzení vlivu navrhované stavby a využitím území na krajinný ráz, zvýšená pozornost měla být věnována opatřením k omezení vlivu záměru na krajinný ráz. Obec má za to, že ani tento požadavek nebyl splněn, jelikož samotná Dokumentace opakovaně tvrdí, že záměrem dojde k zásahu do harmonického měřítka krajiny, záměr zasáhne do prostorových vztahů území, a dojde k ovlivnění vizuálních charakteristik- zastínění kostela Povýšení sv. Kříže a areálu zámku. Dokonce je v rámci Dokumentace tato situace komentována způsobem: „*Pravdou je, že ve vztahu k historické zástavbě poloha záměru není zcela šťastná*“.

Obec považuje za důležité uvést, že k záměru se vyjadřoval i Národní památkový úřad, jehož přípis č. j. NPÚ-321/63409/2017 ze dne 7. 9. 2017 je však nutné interpretovat jiným způsobem, než činí Dokumentace, je v něm sice kladné vyjádření k výškové změně, rozčlenění ploch fasády popínavou zelení, výsadbě vzrostlých stromů a realizaci protihlukové stěny, nicméně jsou zde obsaženy i další doporučení pro minimalizaci negativního pohledového působení záměru, které však do Dokumentace nebyly začleněny. Toto vyjádření nicméně neobsahuje, jak uvádí Dokumentace, kladné stanovisko k záměru.

K šestému požadavku Krajského úřadu Středočeského kraje, tj. precizovat hodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody, zejména ve vztahu k řešení srážkových vod, a to i ve vztahu k extrémním srážkám, obec uvádí, že tento požadavek nebyl ani formálně naplněn obsah Dokumentace v tomto bodě nebyl nikterak změněn, nedošlo tedy k žádnému doplnění hodnocení vlivů záměru na povrchové a podzemní vody.

V.

Připomínky Obce Zdiby k Dokumentaci

Obec Zdiby dále k dokumentaci uplatňuje tyto připomínky:

1. Záměr je v rozporu s Územním plánem obce Zdiby

Obec znovu uvádí, že záměr není v souladu s Územním plánem obce Zdiby, záměr je součástí funkční plochy OK – OBČANSKÉ VYBAVENÍ – KOMERČNÍ ZAŘÍZENÍ PLOŠNĚ ROZSÁHLÁ, která je definována takto:

1) Základní funkční využití: 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.

2) Vhodné a převládající funkce:

- služby a obchod – obchodní centra, prodejní sklady, areály služeb s odpovídajícím zázemím;
- monofunkční i polyfunkční stavby;
- stavby pro servisní a opravárenské služby;
- multifunkční kulturní a zábavní zařízení, sportovní zařízení, mimoškolní zařízení pro děti a mládež;
- nerušící výroba, služby a sklady;
- stavby technických služeb;
- stavby pro administrativu;
- plochy zeleně v sídle;
- sportovní zařízení.

3) Přípustné funkce:

- ubytovací zařízení;
- manipulační a odstavné plochy;
- zařízení technické vybavenosti sloužící k zajištění hlavního využití území (trafostanice, retenční a čerpací jímky, apod.);
- garáže pro osobní a nákladní automobily a speciální vozidla;
- stavby pro výzkumné, vývojové, zkušební a projekční provozy;
- stavby pro stravování jako součást areálů a staveb hlavních;
- odstavné a parkovací plochy pro osobní a nákladní automobily, speciální vozidla, motocykly a kola;
- místní a účelové komunikace motorové, komunikace pro pěší a cyklisty;
- služební byty;
- čerpací stanice pohonných hmot;
- příslušné technické vybavení;
- parkování, garážování.

4) Nepřípustné funkce:

- stavby pro výrobu s negativním vlivem na okolí;
- autobazary;
- tržnice;
- zdravotnictví;
- bydlení (kromě služebních – pohotovostních bytů).

5) Základní podmínky prostorového uspořádání:

- maximální % zastavěných ploch vzhledem k celkové ploše pozemku - 50 %;

- maximální výška stavby nad rostlým terénem u jednotlivých rozvojových ploch: Z19, Z20 - 13 m, Z21 -10 m, Z22- 7 m
- maximální výška stavby nad rostlým terénem u stávajících ploch areálů obchodu a služeb – 10 m.

6) Zvláštní podmínky:

- nákladní doprava z lokality Z19 bude směřována od centra obce k dálnici D8.

Pro celé území obce, resp. pro všechny plochy dále mimo jiné platí následující zvláštní požadavky:

- Dešťové vody z pozemků a staveb na nich umístěných musí být v maximální možné míře likvidovány na vlastních pozemcích.
- Zvláštní zřetel věnovat kulturním památkám zapsaným v Ústředním seznamu nemovitých kulturních památek ČR, chráněných podle zvláštních předpisů a v jejich okolí nepovolovat nevhodné stavby a stavební úpravy narušující svým měřítkem a způsobem provedení prostředí těchto kulturních památek.

Výše uvedené požadavky Územního plánu obce Zdiby však nejsou splněny. A to především z důvodu toho, že není splněna podmínka maximální % zastavěných ploch vzhledem k celkové ploše pozemku. Jak sama dokumentace uvádí, podle platného územního plánu obce Zdiby není možné pro výstavbu záměru využít celé pozemky. V jižní části pozemků parc. č. 121/1, 130/35, 130/36, 488/5 a 501/3 je dle Územního plánu vymezen prostor pro biokoridor, v severní části pozemku parc. č. 130/35 je vymezen prostor pro izolační zeleň a podél dálnice D8 je v Územním plánu vymezena plocha ubraná pozemkům parc. č. 130/35, 130/36, 501/3 a 559 budoucí křižovatkou MÚK Zdiby a rozšířením dálnice D8. Avšak přesto, jsou celé výměry těchto pozemků používány při výpočtu koeficientu zastavitelnosti.

Dále také není splněna podmínka maximální výšky stavby nad rostlý terén, která je pro dané území stanovena na 13 m, avšak záměr počítá s výškou stavby i 14,5 m.

Obec dále namítá, že z důvodu toho, že v současné době nejsou vybrání nájemci záměru, tak nelze s jistotou stanovit, že bude naplněna podmínka funkce území – nerušící výroba. Z toho důvodu nelze také předem stanovit, že záměr tuto podmínku územního plánu splňuje.

Záměr dále nesplňuje podmínku nenarušování kulturních památek zapsaných v Ústředním seznamu nemovitých památek České republiky, a to konkrétně Zámku ve Zdibech v rejstříku ÚSKP ČR zapsaného pod č. 11451/2-204 a Kostela Povýšení svatého Kříže v rejstříku ÚSKP ČR zapsaného pod č. 47232/2-2203.

2. K dopravní situaci a dopravní studii

Tato připomínka vychází z výše uvedeného textu, a již byla obcí uplatňovaná k předchozí verzi Dokumentace. Obec předně uvádí, že Dokumentace nevychází z reálné dopravní situace, nezohledňuje nárůst dopravy v souvislosti s provozem nákupního centra Lidl a ani dalšími vlivy. Vlastní výpočet dopravní obsluhy záměru není nijak odůvodněn, je určen pouze oznamovatelovým odhadem, což vede k tomu, že potencionální vliv tohoto záměru je diametrálně odlišný od vlivu, který je v Dokumentaci proklamován (toto má také přímý vliv na hlukovou a rozptylovou studii), samotné prognózy dopravy snižují věrohodnost provedených simulací hlukových map. Samotné řešení dopravní situace odkazuje na přestavbu MÚK Zdiby, zprovoznění MÚK Odolena Voda, dokončení D0, úsek 519 SOKP, rozšíření tramvajové dopravy, nicméně u všech těchto projektů není možné říct, zda budou, jak uvádí dokumentace, a jak s tím pracují předmětné studie, do roku 2020 provedeny, z tohoto důvodu nelze zaručit, jakou podobu bude mít dopravní situace v roce 2020. Již v současné době je předmětná okružní křižovatka nedostačující pro plynulý provoz na vozovce, a to zejména v ranní a odpolední špičce. Z tohoto důvodu vyjadřuje obec Zdiby nesouhlas se záměrem.

3. Nedostatky dopravní, rozptylové a akustické studie

S výše uvedeným, tj. vlastní výpočet dopravní obsluhy záměru není nijak odůvodněn a je určen pouze oznamovatelovým odhadem, který není odůvodněn, souvisí i to, že veškeré výsledky dopravní, rozptylové a akustické studie nelze považovat za průkazné, a nelze na jejich základě přesně stanovit, jaký vliv může záměr na obyvatelstvo a životní prostředí skutečně mít.

4. Vliv na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Při hodnocení vlivu ve vztahu k znečištění ovzduší rozptylová studie neměřila troposférický ozón, který vzniká v emisích těkavých organických polutantů a NO z mobilních zdrojů. Imisní limity pro ozón ve vnějším ovzduší je stanoven podle zákona o ochraně ovzduší 201/2012 Sb. a vyhlášky o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích 330/2012 Sb. je pro ochranu lidského zdraví stanoven: maximální denní 8hodinový je 120 g/m^3 ; nesmí být překročen více než 25 dnů v roce. Z tohoto důvodu ani při hodnocení vlivu záměru ve vztahu ke znečištění ovzduší nebyla míra přítomného ozónu brána v potaz.

Již v současné době dochází na zájmovém území k překračování povolených limitů pro benzo(a)pyren, který je stanoven na 1 ng.m^{-3} . Benzo(a)pyren je z hlediska klasifikace karcinogenity od roku 2010 zařazen IARC do skupiny 1 – prokázaný karcinogen, je toxický, mutagenní. Může být vdechnut, ale prostupuje do organismu i pokožkou. Ohrožuje zdravý vývoj plodu, je zde velké riziko onemocnění rakovinou a způsobuje podráždění nebo až popálení kůže. Kožní onemocnění způsobuje také u zvířat. Lékařské studie opakovaně prokazují, že koncentrace vyšší než jeden nanogram benzo(a)pyrenu v metru krychlovém

ovzduší poškozují genetický materiál. Z tohoto důvodu jakékoliv jeho další zvýšení, kdy na zájmovém území Benzo(a)pyren již přesahuje limit, když v průměru dosahuje 1,04 ng.m⁻³, nelze považovat za zanedbatelné. Je nutné tedy kategoricky nesouhlasit se závěrem Dokumentace, že: „realizací dotčeného záměru sice může dojít k navýšení hodnot expozice pro obyvatele oblasti (V2) vzhledem k imisnímu pozadí, avšak toto navýšení by mělo být nepatrné... Tyto rozdíly jsou však minimální a z hlediska zdravotních rizik zanedbatelné.“.

Avšak ani ostatní závěry ve vztahu k znečištění ovzduší nemůže obec považovat za průkazné, a to již z výše uváděné skutečnosti, že výpočet vozů dopravní obsluhy záměru není nijak podložen, a vychází pouze z úvahy oznamovatele.

Při hodnocení vlivu ve vztahu k působení hluku obec považuje akustickou studii za nedostatečnou, jelikož probíhala pouze v jeden den, a při výpočtech znovu byl použit výpočet vozů dopravní obsluhy záměru, který není nijak zdůvodněn. K tomuto je nutné uvést, že již v současné době je hygienický limit v nejexponovanějších referenčních bodech akustické studie překračován.

Obec má za to, že ani navržená kompenzační opatření v podobě vegetačních pásů nejsou schopná výše uvedené negativní vlivy eliminovat, a to především z důvodu toho, že pro výpočet hodnot eliminace byl použit stav plného vzrůstu bariéry, kterého bude dosaženo až za určitou dobu.

5. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Obec považuje závěry uvedené v Dokumentaci ohledně vlivu záměru na kvalitu vody za nedostatečné, a to z důvodu toho, že jako možnost znečištění vod uvádí úkapy ropných látek z motorových vozidel, nicméně nestanoví žádný způsob prevence tohoto znečištění.

6. Vliv záměru krajiny a její ekologické funkce

Obec dále uvádí, že záměrem bude negativně ovlivněn krajinný ráz a kulturní památky v přílehlém okolí a to zejména Kostel na Povýšení svatého Kříže a zámek ve Zdíbech. Záměr především zasáhne do vizuální charakteristiky krajinného rázu a naruší harmonické vztahy území a to vzhledem k blízkosti záměru a předmětných památek, a vzhledem k rozsahu záměru. Obec k tomuto dále uvádí, že nesouhlasí s Dokumentací, že by tento zásah bylo možné eliminovat navrženými opatřeními v podobě výsadeb ozelenění fasád popínavou zelení a dodržení barevnosti ve vztahu k okolní účelové zástavbě

Závěr

Obec Zdiby vzhledem ke všemu výše uvedenému, zejména ke skutečnosti, že Dokumentace při určování vlivů záměru vycházela z ničím nepodloženého odhadu dopravní obslužnosti záměru, a v rozporu s přípisem Krajského úřadu Středočeského kraje č.j. /2017/KUSK ze dne 5. 6. 2017 nedošlo k doplnění dokumentace, a dále tím, že realizací záměru by došlo k porušení práva pro rozpor s ústavním pořádkem ČR, s právem EU i s právem životního prostředí ČR, považuje Dokumentaci za nekompletní a se záměrem NESOUHLASÍ. Z tohoto důvodu Obec navrhuje, aby Krajský úřad Středočeského kraje

a) ve smyslu ustanovení § 8 odst. 5 Zákona vrátil Dokumentaci k přepracování a doplnění podmínek provozu záměru tak, aby při něm nedocházelo k překračování standardů kvality životního prostředí,

b) a pro případ, že se tak nestane, aby podle § 9a Zákona po obdržení posudku a veřejném projednání vydalo stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí v tomto znění:

„Záměr není přijatelný z hlediska jeho vlivů na životní prostředí.“

c) a pro případ, že se ani tak nestane, aby podle § 9a Zákona po obdržení posudku a veřejném projednání vydal stanovisko v tomto znění:

„Záměr je přijatelný z hlediska jeho vlivů na životní prostředí jen tehdy, budou-li splněny tyto podmínky:

pro fázi projektové přípravy

1. v rámci DÚR upřesnit tzv. nerušící výrobu, zejména s ohledem na územní plán obce Zdiby a zdroje znečištění životního prostředí,
2. v rámci DÚR provést podrobný pedologický průzkum pomocí vpichových sond, včetně odběru vzorků půdy a laboratorního zjištění přítomnosti sledovaných polutantů; průzkum použít pro účely zpracování plánu bilance ornice a návrhu hospodárného využití skrývek půdy,
3. zpracovat projekt náhradní výsadby, a tento projednat s příslušným orgánem ochrany přírody, zpracovat projekt výsadby izolační zeleně, a tento projednat s příslušným orgánem ochrany přírody,
4. zpracovat projekt eliminačních opatření pro snížení vizuálního projevu záměru, a tento projednat s příslušným orgánem památkové péče,
5. zpracovat projekt protihlukové stěny, a tento projednat s příslušným orgánem veřejné správy,
6. v rámci DÚR zpracovat a v DSP upřesnit rozsah izolační zeleně, a eliminačních opatření pro snížení vizuálního projevu záměru (stanovit místo výsadby, počet a druhové složení stromového a keřového patra); při návrhu vhodně využít všechny vhodné plochy, a přispět k začlenění stavby do krajiny s minimalizací negativního ovlivnění krajinného rázu,

7. v rámci DÚR zpracovat a v DSP upřesnit rozsah a umístění protihlukové stěny, při návrhu vybrat vhodné řešení sloužící k začlenění stavby do krajiny s minimalizací negativního ovlivnění krajinného rázu,
8. do projektové dokumentace zahrnout i úpravu okružní křižovatky silnic II/608, I/9 a I/D8 na křižovatku se světelně signalizačním zařízením s vybudovanými bypassy vpravo,

pro fázi výstavby záměru

9. stavební práce budou prováděny pouze stroji a zařízeními v řádném technickém stavu
10. na staveništi nebudou prováděny práce z hlediska životního prostředí rizikové: výměny mazacích kapalin, rozsáhlejší údržba, apod.,
11. při delším odstavení vozidel budou pod vozidla umístěny záchytné vany,
12. odstavování vozidel stavby a stavební mechanizace bude realizováno pouze na plochách zpevněných; nebude prováděno na plochách chráněných v rámci ZPF,
13. po dobu provádění prací zajistit přítomnost osoby s autorizací dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění,
14. v jižní části areálu- směrem k obytné výstavbě rodinných domů v obci Zdiby před zahájením výstavby vybudovat plné oplocení ve výšce minimálně 2 metry a stavební neprůzvučnosti minimálně 20 dB, sloužící jako ochrana před hlukem a prachem ze stavební činnosti,
15. svrchní humózní vrstvu zeminy (ornice) ihned po vyjmutí z přirozeného prostředí transportovat k dalšímu využití – dle plánu hospodárného využití ornice; nezřizovat deponie ornice
16. respektovat ZOV zpracované projektantem ve fázi přípravy stavby,
17. minimalizovat resuspenzi TZL ze staveniště; provádět pravidelné kropení stavby zejména v letních měsících a v období déletrvajících bezesrážkového období, vhodným způsobem omezovat víření prachu,
18. sypké směsi na stavbu dovážet v oplachtovaných vozidlech,
19. zajistit staveništní dopravu tak, aby neomezovala a neznečišťovala stávající i nově budované komunikace,
20. zajistit očistu vozidel opouštějících stavbu (mechanické rošty, vodní clony, apod.),
21. ihned odstraňovat případné znečištění veřejných komunikací v souvislosti s prováděním stavby (mechanicky – samosběrným vozem, ručně),
22. provádět čištění veřejných komunikací v relevantní vzdálenosti od vjezdu na stavbu minimálně 1x týdně,
23. minimalizovat skládky sypkých stavebních hmot na staveništi; tyto skládky zakrývat a bránit unášením větrem,
24. provést náhradní výsadbu, výsadbu izolační zeleně a výsadbu eliminačních opatření pro snížení vizuálního projevu záměru,
25. odpad vzniklý při výstavbě záměru bude přednostně využíván, odstraňován bude až v případě, že nebude reálná možnost jeho využití,

26. odpad vzniklý při výstavbě záměru bude v místě záměru třízen a následně předáván k odstranění a využití oprávněným osobám,

pro fázi provozu záměru

27. provoz logistického centra uskutečňovat tak, aby nebyl překročen objem dopravy na úrovni 400 osobních automobilů, 200 užitkových nákladních automobilů a 200 nákladních souprav za den,
28. v areálu zařízení nebudou skladovány pohonné hmoty, mazadla a oleje; v areálu bude skladováno pouze zboží, které nebude negativně zatěžovat životní prostředí a okolní stavby a pozemky,
29. v areálu nebudou provozovány umělé zdroje radioaktivního záření a ani významné zdroje záření elektromagnetického,
30. v rámci zkušebního provozu bude provedeno měření hluku v chráněném venkovním prostoru stavby (objektu) č.p. Kamenná 93, Zdiby,
31. řádně provádět péči o vysazené dřeviny (náhradní výsadby, ochranná a izolační zeleň); defektní kusy nahrazovat bez zbytečného odkladu,
32. dodržování doporučené přepravní trasy – veškerá doprava z logistického areálu bude směřován od obce Zdiby k dálnici D8,
33. v rámci celého provozu bude provedeno měření emisí znečišťujících látek do ovzduší,
34. v areálu záměru bude systém gravitační stokové sítě a odvodňovacích žlabů, které budou zajišťovat příslušný retenční objem; dešťové vody z veškerých parkovacích ploch budou vedeny do vsakovacího objektu samostatnou kanalizací přes koaliční odlučovače ropných látek,
35. odpad vzniklý při provozu záměru bude shromažďován na vymezených sběrných místech ve sběrných nádobách, bude přednostně využíván, odstraňován bude až v případě, že nebude reálná možnost jeho využití; odpad vzniklý při provozu záměru bude v místě záměru třízen a následně předáván k odstranění a využití oprávněným osobám.

V úctě

Jan Tvrdý

starosta