

**ODBORNÉ VYJÁDŘENÍ K NAVRŽENÉMU
VODOHOSPODÁŘSKÉMU A DOPRAVNÍMU ŘEŠENÍ
ZÁMĚRU „CTPARK PRAGUE NORTH D8.3, D8.4, D8.5, D8.6“**

(STUPEŇ PD – EIA, Oznamovatel: CTP Invest spol. s r.o.
Zpracovatel dokumentace: Amec Foster Wheeler s.r.o., únor 2020)

Zadavatel:

Město Odolena Voda
Dolní náměstí 14
250 70 Odolena Voda



Zpracovatel:

VHS PROJEKT, s. r. o., IČ: 03508684
Sídlo: Zlončice 144, 278 01 Kralupy nad Vltavou,
Kancelář: Přemyslova 153 (budova HECKL), 278 01
Kralupy nad Vltavou
tel.: 775 922 074
email: info@vhsprojekt.cz



Číslo zakázky:

20024-VHS

Odpovědný zpracovatel:

Ing. Martin Jakoubek, AI v oboru stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství a v oboru městské inženýrství č. 0008590, znalec v oboru Projektování, specializace vodohospodářské stavby

Zpracovatelský tým:

Ing. Mikuláš Exner, AI v oboru stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství č. 0013593
Ing. Martin Vychodil, AI v oboru dopravní stavby č. 0011675
Ing. Štěpánka Jakoubková

Datum vypracování:

červen 2020



IČ: 03508684
DIČ: CZ03508684
www.vhsprojekt.cz
VHS PROJEKT, s.r.o.
Zlončice 144, 278 01 Kralupy nad Vltavou



OBSAH

OBSAH	2
POUŽITÉ ZKRATKY	2
POUŽITÉ PODKLADY	2
1. ZADÁNÍ.....	4
2. VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	4
2.1. Zásobování pitnou a požární vodou	4
2.2. Nakládání s dešťovými vodami	5
2.3. Nakládání s odpadními vodami	8
2.4. Další komentáře a připomínky	8
2.5. Závěr – Vodohospodářské řešení	9
3. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	10
3.1. Kumulace s ostatními záměry	10
3.2. Hodnoty uvažované ve výpočtu	11
3.3. Prognóza výpočtového stavu 2022	13
3.4. Závěr – Dopravní řešení.....	14
4. ZÁVĚR.....	15

POUŽITÉ ZKRATKY

PD	Projektová dokumentace
EIA	Posouzení vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
ČOV	Čistírna odpadních vod
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí
IGHG	Inženýrskogeologický, hydrogeologický
SHZ	Stabilní hasicí zařízení
RN	Retenční nádrž
ZÚR	Zásady územního rozvoje
DS	Dopravní studie
LNA	Lehké nákladní auto
TNA	Těžké nákladní auto
OA	Osobní automobil
ÚKD	Úroveň kvality dopravy
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
TP	Technický předpis
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic

POUŽITÉ PODKLADY

- [1] CTPark Prague North D8.3, D8.4, D8.5, D8.6., Dokumentace - Zpracováno ve smyslu § 8 a přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., Amec Foster Wheeler s.r.o., 02/2020.
- [2] CTPark Prague North D8.3, D8.4, D8.5, D8.6., Oznámení záměru - Zpracováno ve smyslu § 6 a přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (PD EIA), Amec Foster Wheeler s.r.o., 01/2019.

- [3] Odborné vyjádření k navrženému vodohospodářskému a dopravnímu řešení záměru CTPark Prague North D8.3, D8.4, D8.5 D8.6 (Oznámení záměru), VHS PROJEKT, s. r. o., 09/2019.
- [4] Změna č. 3 územního plánu sídelního útvaru Kozomín, ing. arch. Ladislav Komrská, 12/2016.
- [5] Žádost o přezkoumání, Česká inspekce životního prostředí, zn. ČIŽP/41/2018/32, ze dne 29. 12. 2017.
- [6] Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, dostupné online: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/uzemni-planovani/zasady-uzemniho-rozvoje-stredoceskeho-kraje>
- [7] ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod.
- [8] TNV 75 9011 Hospodaření se srážkovými vodami.
- [9] ČSN 75 6760 Vnitřní kanalizace
- [10] Dopravně inženýrské posouzení záměru „Obalovna Chvatěruby“, zhotovitel: AF-CITYPLAN s.r.o., datum: 06/2018.
- [11] Dopravní studie pro záměr „CTPark Prague North D8.3, D8.4, D8.5, D8.6“, zhotovitel: HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., datum: 08/2019.
- [12] Dopravní studie pro záměr „CTPark Prague North D8.3, D8.4, D8.5, D8.6“, zhotovitel: HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., datum: 02/2020.
- [13] Dopravní studie pro záměr „Lord“ (objekt D8.7). Závěrečná zpráva č. CA1682, HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., 11/2017.
- [14] Návrh dopravního řešení rozvoje průmyslových parků CTPark Prague North D8 Industriální park Úžice North. Dopravně-inženýrské posouzení ve výhledu do roku 2040. Závěrečná zpráva č. CA1489/I, HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., 02/2017.
- [15] Dopravní studie pro záměr „CTPark Prague North D8.3, D8.4, D8.5, D8.6“. Závěrečná zpráva č. CA 1956, HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., 05/2019

1. ZADÁNÍ

Předmětem odborného vyjádření je posouzení vodohospodářské a dopravní části dokumentace [1] zpracované ve smyslu § 8 a přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí „CTPark Prague North D8.3, D8.4, D8.5, D8.6.“. Předložená dokumentace vychází z dříve zpracované dokumentace oznámení záměru [2] a obsahuje vypořádání požadavků a připomínek k oznámení záměru (k vodohospodářskému a dopravnímu řešení navrhovaném v dokumentaci oznámení záměru [2] bylo zpracováno odborné vyjádření [3]).

Předložená dokumentace se zabývá záměrem výstavby 4 univerzálních nájemních průmyslových hal. Záměrem budou dotčeny pozemky p. č. 270/13, 279/1, 284/2, 284/19, 284/18, 284/17, 284/20, 284/21, 284/22, 284/4, 284/11, 284/13, 284/14, 284/15, 284/16, 279/5, 338/6, 299/53, 338/1, 338/15, 338/14, 338/3, 368, 299/53, 338/6, 299/1, 299/53, 338/3, 338/16, 335/1, 299/44, 299/1, 335/1, 338/3, 338/16, 64/76, 481/1, 335/1, 299/1, 338/3, 338/16, 299/59 v k. ú. Kozomín. Záměr se nachází v oblasti mezi komunikací III/24211 a stávajícím halovým areálem Prologis. Předpokládané využití jednotlivých navrhovaných hal:

- Hala D8.3 - montáž LED televizorů (popř. dalších výrobků z oboru výpočetní techniky)
- Hala D8.4 - skladovací prostor (převážně elektronika)
- Hala D8.5 - skladování s doplňkovou funkcí montáže pro automobilový průmysl
- Hala D8.6 - skladovací prostor (nízkoobrátkový sklad)

2. VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

2.1. Zásobování pitnou a požární vodou

Dokumentace navrhuje napojení halového areálu na stávající veřejný vodovod v průmyslovém areálu PE d225. Nové vodovodní rozvody jsou navrženy z potrubí PE d225-90.

Dokumentace předpokládá potřebu pitné vody pro všechny provozy o objemu cca 19 700 m³/rok. V provozech není navrženo využití technologické vody. Dále je uvažováno s využitím vody pro úklid a čištění znečištěných ploch s objemem max. cca 200 m³/rok.

Hala	m ³ /rok
D8.3	6 600
D8.4	4 500
D8.5	4 000
D8.6	4 600
celkem	19 700

Tab. 1: Předpokládaná potřeba pitné vody pro jednotlivé haly [1]

V rámci areálu jsou navrženy tři akumulční nádrže na srážkovou vodu (o objemu 150-350 m³) s uzavřenými rozvody pro splachování toalet v halách. V případě nedostatku srážkové vody bude dopouštěna jednodenní potřeba vody do nádrží z vodovodu.

Předložená dokumentace navrhuje realizaci požárního vodovodu a vnitřního sprinklerového systému v halách. Jako zdroj požární vody je navržena nádrž SHZ, která bude plněna vodovodní přípojkou. Na trase požárního vodovodu budou vysazeny podzemní a nadzemní hydranty.

Součástí předložené dokumentace (příloha 12c) je souhlasné stanovisko pro odběr pitné vody provozovatele veřejného vodovodu (Středočeské vodárny, a. s.). Provozovatel vodovodu upozorňuje na to, že vodu není možné použít pro technologické účely, a doporučuje zvážení

řešení akumulace vody pro vyrovnání hodinového maxima potřeby vody. Dále uvádí, že množství pitné vody pro požární účely není možné garantovat.

Komentáře a připomínky k navrhovanému řešení

- Veřejný vodovod provozovaný společností Středočeské vodárny, a. s. je napájený z jímacího území Mělnická Vrutice, Řepínský důl a Zahájí (vodovod KSKM). Jak již bylo uvedeno v odborném vyjádření [3] k dokumentaci oznámení záměru [2] s odkazem na šetření ČIŽP [5], předpokládaný odběr vody za rok 2017 byl ve výši 93 % povoleného množství. Již před třemi lety tak byla téměř vyčerpána kapacita tohoto vodního zdroje určeného pro zásobování min. 250 tis. obyvatel pitnou vodou. Od roku 2015 dochází navíc v České republice k opakovanému výskytu sucha, což má negativní vliv na doplňování zásoby podzemní vody. Dokumentace [1] neřeší tento problém na zdroji pitné vody pro záměr. **Postupně jsou vlastníkem (Vodárny Kladno - Mělník, a. s.) a provozovatelem vodovodu vydávány přísliby rozvojovým záměrům k napojení a přitom ani vlastník či provozovatel vodovodu není schopen provést sumarizaci již vydaných příslibů pro odběry vody a ty porovnat s kapacitou vodního zdroje. Dle logiky materiální pravdy a principů udržitelného rozvoje území musí být v rámci tohoto řízení (proces posuzování EIA) postaveno napevno, zda je vodní zdroj dostatečně kapacitní i pro napojení řešeného záměru.**
- Navrhované využití akumulované srážkové vody pro splachování toalet je pozitivní krok pro šetření vody. Pro další snížení potřeby vody navrhovaným areálem by bylo možné využít podzemní vodu přímo v místě záměru. Dle IGHG průzkumu (příloha 8 PD [1], str. 22), které je součástí předložené PD [1], bylo v lokalitě zastiženo vydatné zvodnění. V rámci areálu by mohl být realizován zdroj vody (např. vrtané nebo kopané studny), který by byl využit na dopouštění nádrží pro splachování toalet v případě nedostatku srážek pro jejich plnění a dále i pro plnění nádrže SHZ pro požární vodu.

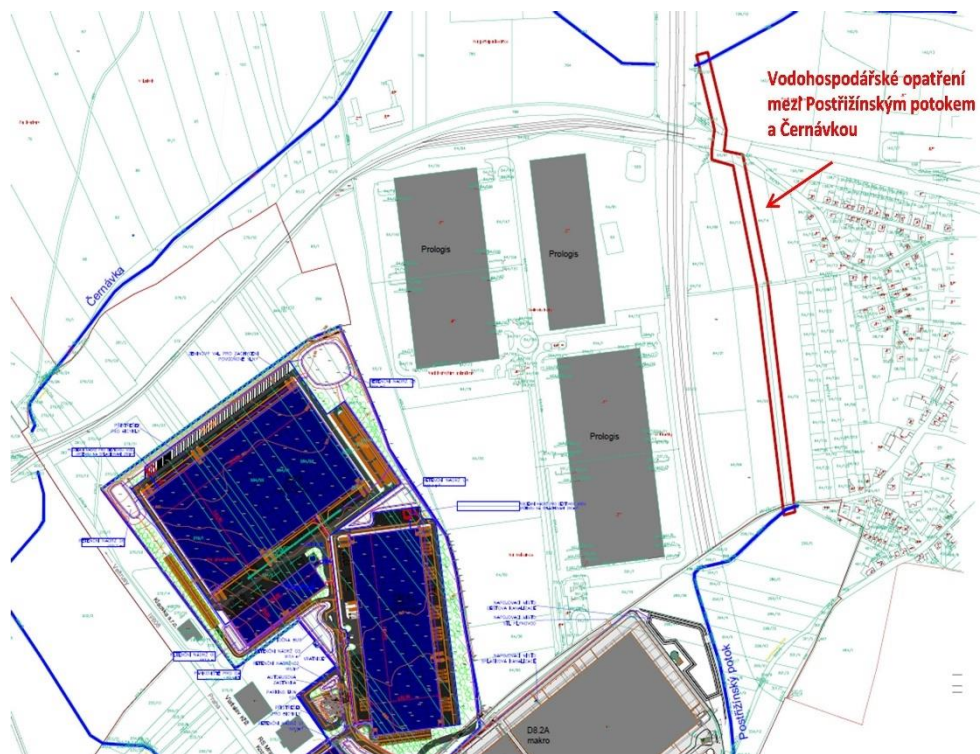
2.2. Nakládání s dešťovými vodami

Výše uvedený IGHG průzkum (příloha 8 PD [1]) obsahuje vyhodnocení po provedení 4 vsakovacích zkoušek v lokalitě plánovaného areálu. Zjištěný koeficient vsaku se pohybuje mezi $1,57 \cdot 10^{-5}$ a $6,13 \cdot 10^{-6}$ m/s. Podmínky pro zasakování jsou s ohledem na rozsah záměru hodnoceny jako složité. Průzkum uvádí, že významný objem dešťových vod je možné vsakovat pouze v místech s vyššími mocnostmi šterků, a to například retenčně vsakovacím zařízením (poldrem). S ohledem na rozsah zástavby je doporučeno rozdělit na více menších takových zařízení pro rovnoměrnou infiltraci v území tak, aby nedošlo k lokálnímu zvýšení hladiny podzemní vody a možnému ohrožení stability podloží staveb.

Dokumentace navrhuje realizaci kaskády tvořenou 8 retenčními objekty (z toho 7 jako otevřené nádrže s propustným dnem a 1 jako potrubní retenci) pro nakládání s dešťovými vodami. Srážkové vody budou v rámci areálu rozděleny na čisté (ze střech), které budou přímo zaústěny do dešťové kanalizace, a na znečištěné (z komunikací, odstavných a parkovacích stání), které budou před nátokem do systému dešťové kanalizace převedeny přes odlučovače ropných látek. Dešťové vody budou z výše položených retenčních nádrží (dále RN) přepouštěny regulovaným odtokem do níže položených nádrží. V některých případech bude voda mezi nádržemi přečerpávána. Dešťové vody jsou navrhovaným systémem odváděny do RN 08, která je umístěna na severním okraji areálu. Odsud je navrženo dešťové vody čerpat do stávající retenční nádrže u stávající haly D8.2 (stávající RN je navržena srážku s dobou opakování 100 let). Ze stávající RN jsou dešťové vody regulovaně vypouštěny do Postřižinského potoka. Nově navrhovaný systém nádrží je navržen na pětiletou srážku s dobou

trvání 5 minut až 72 hodin. Při překročení návrhové srážky bude dešťová voda odtékat po terénu směrem k RN 08 na severu areálu. V tomto místě je navrženo realizovat ochranný val, který zachytí objem až stoleté srážky. Takto zachycená voda bude odčerpána společně s vodou z RN 08 s níž vytvoří jednolitou nádrž. Nakládání s dešťovými vodami je detailněji řešeno samostatnou přílohou 9 předložené dokumentace [1]. Příloha 9 obsahuje mimo jiné výpočty bilance dešťových vod, požadovaných retenčních objemů jednotlivých nádrží a posouzení ovlivnění stávající retenční nádrže u haly D8.2. Celkový odtok z navrhovaného areálu je 23,0 l/s, což je méně než povolený odtok odpovídající hodnotě specifického 3,0 l/(s.ha) dle TNV 75 9011 (tj. 84, 3 l/s při ploše areálu 281 051 m²). Navrhovaný systém je navržen tak, aby byla srážková voda déle zadržována a pozvolněji vypouštěna do recipientu.

Problematika vypouštění dešťových vod z retenčních nádrží do Postřižinského potoka je omezena stávající kapacitou zatrubnění (cca 0,43 m³/s) tohoto vodního toku v intravilánu obce Úžice. Z tohoto důvodu je možné vypouštět dešťové vody do recipientu pouze v minimálním množství. Při významnějších srážkách totiž dochází k zahlcení potrubí a zaplavení infrastruktury obce Úžice. Předložená dokumentace [1] uvádí, že v rámci samostatného projektu oznamovatel a investor záměru řeší vodohospodářské opatření pro vyřešení převádění zvýšených průtoků korytem Postřižinského potoka. Jedná se o vybudování odlehčovacího koryta podél dálnice D8, kterým budou odváděny průtoky převyšující kapacitu zatrubnění. Nové odlehčovací koryto (viz obr. 1) je navrženo zaústit to vodního toku Černávka.



Obr. 1: Návrh vodohospodářského opatření v katastru obce Úžice (str. 77 PD [1])

Komentáře a připomínky k navrhovanému řešení

- Dokumentace uvažuje s trvalou vodní hladinou alespoň v jedné nádrži (dle přílohy 9 se v této fázi jedná o RN 08). Upozorňujeme, že do návrhu celkového objemu nádrže je nezbytné zahrnout objem stálého nadržení i požadovaný minimální retenční objem.
- S plochami retenčních nádrží je v dokumentaci [1] uvažováno jako se zelení (plochy nádrží budou vhodně ozeleněny). Ve výpočtu celkové bilance dešťových vod (příloha 9) jsou pravděpodobně plochy otevřených retenčních nádrží připočteny do výsledné redukované

plochy zeleně. Ve výpočtech bilance dešťových vod jednotlivých retenčních nádrží je uvedeno, že je uvažováno se zelenými plochami dle přibližného poměru velikosti povodí a objemu dané RN k celkové ploše areálu, resp. zeleně (přičemž pro každou RN je uvažováno s plochou 10000 m²). Uvažovaná plocha zeleně je poté vynásobena koeficientem odtoku odpovídajícímu pro zelené plochy ($\psi = 0,05$). Vypočtená redukováná plocha (500 m²) a tak později i samotný výpočet požadovaného retenčního objemu nezohledňuje přímé plnění otevřených nádrží za deště.

- V bilanci dešťových vod pro jednotlivé RN je uvažováno se intenzitou srážky 160 l/(s.ha). Dokumentace neuvádí zdroj uvažované intenzity deště. Intenzita neodpovídá srážkovým úhrnům dle ČHMÚ uvedeným v kapitole 3 přílohy 9 (např. intenzita pro srážku N = 5 let, t = 15 min činí 211,11 l/(s.ha)). Výpočet je na 5-ti letou srážku poddimenzován a lze tak předpokládat navýšení hodnoty odtoku z dílčích povodí. Pro návrh dimenzí potrubí kanalizace je nezbytné výpočet opravit.
- Dle provedených kontrolních výpočtů jsou metodicky výpočty požadovaných retenčních objemů bez vad. Ve výpočtech není uvažováno se vsakem vod, což posouvá výpočet na stranu bezpečnosti, na druhou stranu není zohledněno přímé plnění nádrží - viz výše. Ve výpočtu retenčního objemu RN 07 jsou chybně uvedeny srážkové úhrny pro p = 0,2. Ve výpočtu požadovaného objemu RN 02 není uvažováno s nátokem z RN 01, přičemž na výkresových přílohách, které jsou součástí přílohy 9 PD [1] je odpadní potrubí z RN 01 zaústěno do RN 02 (výpočet objemu RN 03 ale uvažuje s nátokem odpovídajícím součtu odtoků z RN 01 a RN 02).
- Ve výpočtech objemů retenční nádrží chybí výpočet doby prázdnění nádrží. Dle TNV 75 9011 nemá přesáhnout doba prázdnění objektu s regulovaným odtokem 24 hodin.
- Ve stanovení celkového minimálního retenčního objemu v areálu v rámci návrhu ochranného valu je chybně uveden retenční objem RN 08. Požadovaný objem k zachycení ochranným valem se při uvedené správné hodnoty zvýší.
- Předloženou dokumentaci [1], jejímž cílem je posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je třeba doplnit o posouzení vlivu záměru na vydatnost studní v obci Úžice (a to včetně rozvojových ploch). Realizací záměru dojde ke změně odtokových poměrů a související infiltrace srážkových vod, a to i při realizaci retenčních nádrží s propustným dnem (dešťová voda se nebude celoplošně vsakovat a prakticky všechna bude postupně vypouštěna do recipientu).
- Realizací záměru dojde ke snížení účinnosti stávající RN u haly D8.2, resp. zachytí srážku s pravděpodobností opakování jednou za 20 namísto 100 let (a tedy i ke změně podmínek stávajícího vodoprávního povolení). Návrh obtokového koryta před zatrubněním Postřížinského potoka v obci Úžice předložená dokumentace [1] uvádí pouze jako související stavbu. **Jedná se ale o stavbu zásadně podmiňující proveditelnost navrhovaného systému nakládání s dešťovými vodami v areálu hal D8.3-D8.6, tzn. o stavbu podmiňující vydání souhlasného stanoviska EIA.** Předložená PD [1] neobsahuje informace o technických parametrech ani o zpracovateli projektu obtokového koryta a pouhá zmínka o této stavbě jako o souvisejícím záměru z pohledu posouzení proveditelnosti a z pohledu posuzování vlivu takto rozsáhlého investičního záměra halového areálu na životní prostředí není dostačující. Záměr halového areálu lze tak dle předložené dokumentace

s ohledem na nedostatečné a srozumitelné řešení (v čase a prostoru jako podmiňující investice záměru) obtokového koryta považovat za neproveditelný.

2.3. Nakládání s odpadními vodami

Splaškové odpadní vody z jednotlivých hal je navrženo odvádět pomocí gravitační kanalizace (PVC DN 250) do centrální čerpací stanice, která bude umístěna v severozápadní části areálu. Z čerpací stanice budou odpadní vody čerpány výtlačkem do stávající čerpací stanice u stávající haly D8.2. Z této čerpací stanice, která bude upravena dle potřeb čerpání odpadních vod z nového navrhovaného halového areálu, budou odpadní vody čerpány do areálové ČOV. Ta je v současnosti ve výstavbě a není součástí posuzované projektové dokumentace [1].

PD uvádí, že ČOV je navržena s kapacitou 2579 EO, z čehož je 620 EO vyhrazeno právě pro nově navrhovaný areál hal D8.3-D8.6. Jedná se o mechanicko-biologickou ČOV typu SBR. Návrh ČOV je proveden s ohledem na čištění natékajících odpadních vod, včetně technologické vody z výroby ve stávajících halách, která bude separována od komunálních splaškových vod (s nátokem technologické vody z navrhovaného areálu není uvažováno). Z ČOV budou vyčištěné vody vytékat gravitačně do čerpací stanice, z níž budou čerpány do Vltavy.

Komentáře a připomínky k navrhovanému řešení

- Navrhovanou centrální čerpací stanicí pro areál hal D8.3-D8.6 je nezbytné navrhnout s dostatečným akumulacním objemem (doporučeno min. 8 hodin nátoku splaškových vod).
- Předložená dokumentace [1] neuvádí aktuální a pravdivé informace. **Odtok z areálové ČOV u stávající haly D8.2 je zaústěn do vodního toku Černávka (výtlaček vody z ČOV do recipientu je v současné době stavebně dokončen), a to v předpolí mostního objektu komunikace III/00811. Posouzení znečištění vody a vlivu na recipient uvedený v dokumentaci [1] tak není validní, vody nejsou vypouštěny do Vltavy. Vodní tok Černávka je v tomto profilu s ohledem na dlouhodobý výskyt sucha v České republice již po dobu cca 2 let suchý po většinu roku a přítok vyčištěné vody z ČOV tak představuje v podstatě jediný zdroj vody ve vodoteči. Voda vytékající z ČOV (která má stále charakter odpadní vody) tak buď není nebo je pouze minimálně ředěna a bude tak docházet k hygienickým problémům a ke znečištění vodního toku a jeho koryta (současně např. s eutrofizací). Jedinou možností pro nakládání s odpadními vodami tak, aby nedocházelo k negativnímu vlivu na vodní toky, je v tomto případě vypouštění vyčištěných vod z ČOV výtlačkem do Vltavy. Toto řešení tak tvoří další zásadní podmínku pro proveditelnost záměru. Předložená dokumentace [1] neobsahuje validní informace, dokumentaci je nutno přepracovat a předložit k novému posouzení.**

2.4. Další komentáře a připomínky

Níže jsou uvedeny některé další komentáře k problematice, která nepřímo ovlivňuje navrhované vodohospodářské řešení.

- V rámci navrhovaného areálu tvoří plochy zeleně (cca 69 241 m²) cca 25 % plochy celého areálu (cca 281 051 m²). Zásady územního rozvoje Středočeského kraje [6] navrhuji společná projektová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury, mezi které patří: „*při výstavbě logistických a průmyslových areálů dodržovat koeficient zeleně v min. hodnotě 40 % s přihlédnutím ke specifickým umístění a velikosti areálu. Při umísťování zástavby na vysoce bonitních půdách se doporučuje zvážit požadavek na vyšší koeficient zeleně*“ (článek 191, odst. i). Podle vyjádření příslušného odboru výstavby a územního

plánování (MěÚ Kralupy nad Vltavou; příloha 12a předložené dokumentace [1]), který se k záměru vyjadřuje s hlediska souladu s územním plánem obce Kozomín, není uveden požadavek na procentuální poměr plochy zeleně v rámci ploch VS - Výroba a skladování. Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu v odst. 4 § 36 uvádí, že „Zásady územního rozvoje jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území.“ Záměr nesplňuje limity a podmínky ZÚR. Plochy zeleně přímo souvisí se snížením vlivu záměrů na zvyšování okolní teploty způsobené rozšiřováním zástavby a zpevněných ploch (resp. tvorbu tepelného ostrovu). Dle dokumentace [1] je v rámci záměru plánována realizace zelených střech a ozelenění části fasád. Tato opatření jsou pozitivní z mnoha ohledů (nakládání s dešťovou vodou, snížení teploty v okolí, osídlení zeleně živočichy atd.), ale dokumentace [1] by měla alespoň doložit posouzení účinnosti a vlivu opatření s ohledem na nižší plochu zeleně a na vliv okolní teploty.

- Realizací areálu dojde k odnětí cca 28 ha ze zemědělského půdního fondu. Dle předložené dokumentace [1] spadá cca 33 % z toho (tj. cca 9,2 ha) do ploch s výskytem vysoce bonitní půdy (II. třída ochrany). Zákon č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu v § 4 odst. 3 uvádí, že „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.“ Dle názoru znalce nelze stavbu dalšího komerčního halového areálu v řešené lokalitě považovat za veřejný zájem nadřazený ochraně kvalitní a vysoce bonitní půdy (i s ohledem na prázdné a nevyužívané okolní haly k 06/2020).

2.5. Závěr – Vodohospodářské řešení

Zásobování pitnou a požární vodou

Z technického hlediska je navrhovaný způsob zásobování pitnou a požární vodou je proveditelný. Vadou je, že **dokumentace neřeší, zda zdroj pitné vody, na který navrhuje záměr napojit je dostatečně vydatný a kapacitní.** Vyjádření provozovatele vodovodu a vodního zdroje, který je zcela na pokraji kapacity, nelze považovat za dostatečné, protože provozovatel soustavně vydává přísliby k napojení na vodovod, aniž by měl k dispozici evidenci příslibů vzhledem k reálné kapacitě zdroje. Zpracovateli dokumentace je doporučeno návrh doplnit o vlastní zdroj vody (např. studny), kterým by bylo možné doplňovat nádrže pro splachování toalet a nádrže požární vody, čímž by došlo k dalším úsporám na odběru pitné vody z veřejného vodovodu. V dalších stupních projektové dokumentace je nezbytné důsledně posoudit potřebný objem požární vody pro halový areál.

Nakládání s dešťovou vodou

Ve výpočtech týkajících se systému pro nakládání s dešťovými vodami byly nalezeny některé chyby a překlepy, které však nemají zásadní vliv na celkový návrh. Ve výpočtech chybí stanovení doby prázdnění nádrží. **Proveditelnost navrhovaného systému pro nakládání s dešťovými vodami je podmíněna realizací obtokového koryta s dostatečnou kapacitou před nátokem Postřižínského potoka do intravilánu obce Úžice.** Dokumentace by měla konkrétně uvést parametry obtokového koryta a jednoznačně stanovit stavbu obtokového koryta jako podmiňující stavbu (a nikoli ji zmínit okrajově jakou stavbu související se záměrem). Stávající retenční nádrž u haly D8.2 by v případě zaústění odtoku z navrhovaného areálu zachytila pouze 20-ti letou srážku namísto původně navrhované a obcí Úžice požadované 100 leté srážky (jakožto správce vodního toku v intravilánu obce). Souhlasné stanovisko EIA by mělo být vydáno až po doložení kladného stanoviska obce Úžice a vodoprávního úřadu (OŽP

MěÚ Kralupy nad Vltavou) ke snížení návrhových parametrů a kapacity stávající retenční nádrže a po realizaci obtokového koryta.

Nakládání se splaškovou vodou

Dokumentace [1] uvádí, že odpadní vody budou odváděny gravitační kanalizací do čerpací stanice, z níž budou odpadní vody přečerpávány do stávající čerpací stanice v sousedním areálu D8.2 a dále do areálové ČOV, která je v současné době ve výstavbě. **ČOV je tak podmiňující stavbou pro realizaci halového areálu. Dokumentace [1] uvádí, že odtok vody z ČOV bude zaústěn do Vltavy a obsahuje posouzení vlivu na znečištění tohoto vodního toku. Areálová ČOV je však ve skutečnosti zaústěna do Černávky (dokumentace tak uvádí informace v rozporu se skutečností).** Vodní tok Černávka je vlivem sucha v posledních letech v tomto úseku prakticky zcela bez průtoku vody a zaústění ČOV navrhované kapacity **způsobí značné hygienické problémy i znečištění vodního toku a koryta.** Dokumentaci EIA je nezbytné přepracovat a uvést způsob a posouzení nakládání s odpadními vodami na pravou míru.

Dále byly uvedeny připomínky a komentáře k problematice související s vodohospodářským řešením areálu týkající se **nízkého poměru plochy zeleně vůči ploše celého areálu (záměr neplní požadavky ZÚR) a požadavku na vyjmutí značné plochy (cca 9,4 ha) orné půdy spadající do II. třídy ochrany ZPF.**

Veškeré vady uvedené ve výše uvedených kapitolách je nezbytné vypořádat. Dokumentace v předložené podobě [1] navrhuje dílo, které je z vodohospodářského hlediska proveditelné a provozovatelné pouze při realizaci dvou podmiňujících investic, a to ČOV v sousedním areálu halvy D8.2 zaústěná do Vltavy a obtokové koryto před nátokem Postřižinského potoka do obce Úžice. Dále je nezbytné doplnit posouzení uvažovaného vodního zdroje s ohledem na vydané přísliby k napojení vzhledem k jeho stávající kapacitě. Do doby realizace podmíněných investic a posouzení skutečné volné kapacity vodního zdroje, nemůže být řešený záměr kladně posouzen z hlediska vlivu na životní prostředí.

3. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

3.1. Kumulace s ostatními záměry

Kumulace s dopravním objemem vyvolaným záměrem „Lord“ (objekt D8.7)

Dopravní objem vyvolaný záměrem hal D8.3 až D8.6 představuje (dle [15]): 550 OA, 134 LNA a 249 TNA.

V Dopravní studii pro záměr „Lord“ - objekt D8.7 [13] (na který je vydána platná EIA) bylo uvažováno s podstatně nižším dopravním objemem vyvolaným záměrem hal D8.3, D8.4, D8.5, D8.6, a to: 300 OA, 20 LNA, 150 TNA.

Ačkoliv zpracovatel tohoto odborného vyjádření opakovaně upozorňuje na nezbytnost důsledného kapacitního posouzení všech křižovatek dotčených všemi záměry v dané lokalitě na reálné hodnoty dopravního zatížení, dochází náhle ke zvětšení dopravního objemu jednoho ze záměrů, který měla DS „Lord“ zohlednit při výpočtu dopravních zátěží ze všech záměrů v dané lokalitě.

DS „Lord“ [13] (vedlejší záměr) uvádí na str. 10 k dopravní zátěži vyvolané záměrem CTPark Prague North – III. etapa rozvoje (kap. 5.3): „Dle podkladů investora se zde uvažuje realizace skladového areálu generujícího denně (jednosměrně) 300 osobních automobilů, 20

lehkých nákladních automobilů a 150 těžkých nákladních automobilů.“ V DS aktuálně posuzovaného záměru [12] jsou však tato čísla znásobena, konkrétně aktuálně uvažovaná dopravní zátěž je oproti číslům uvažovaným v DS „Lord“ [13] v případě OA 1,8x vyšší, v případě LNA 6,7x vyšší (!) a v případě TNA 1,7x vyšší. Jinými slovy: DS „Lord“ počítala s výrazně nižšími hodnotami dopravní zátěže vyvolané aktuálně posuzovaným záměrem hal D8.3, D8.4, D8.5, D8.6. Uvedená manipulace s údaji (každý záměr použije nižší hodnoty, které se aktuálně hodí) povede s vysokou mírou pravděpodobnosti k dopravnímu kolapsu v řešeném území při jeho plném zastavení!

Kumulace s dopravním objemem vyvolaným záměrem „Obalovna Chvatěruby“

V dopravní studii z 08/2019 [11] je uvedeno směřování dopravy TNA z obalovny Chvatěruby:

TNA	- 50% od dálnice D8 + 25% od Veltrus + 25% od Postřizina
-----	--

V aktuálně posuzované dopravní studii [12] je uvedeno pro směřování dopravy TNA z obalovny Chvatěruby:

TNA	- 13% od dálnice D8 + 29% od Veltrus + 29% od Postřizina, 29% od Kralup n/V. (2022) - 25% od dálnice D8 + 18% od Veltrus + 17% od Postřizina, 40% od Kralup n/V. (2040)
-----	--

Ze studie [12] nevyplývá, na základě čeho došlo k přerozdělení směřování dopravy ze záměru obalovny Chvatěruby oproti studii [11].

3.2. Hodnoty uvažované ve výpočtu

Intenzity dopravy

S ohledem na to, že intenzity dopravy uvažované v dopravní studii záměru Obalovna Chvatěruby [10] jsou vyšší než v posuzované studii, doporučujeme zadavateli tohoto odborného vyjádření (nejen v souvislosti s aktuálně předloženým záměrem) nechat provést **nezávislé oponentní kapacitní posouzení dopravního zatížení v celém dotčeném území:**

- ve stavu k roku 2020 nechat zpracovat průzkum dopravních intenzit a kapacitní posouzení křižovatek (prověření skutečných ÚKD na posuzovaných křižovatkách) při stávajícím stavu dopravy v dotčeném území jako základní vstupní údaj pro ověření relevantnosti doposud publikovaných údajů a hodnot predikovaných pro rok 2020 v dopravních studiích různých záměrů a pro porovnání těchto údajů s reálnými hodnotami,
- na základě reálně zjištěných hodnot dopravních intenzit a dopravních objemů vyvolaných dalšími plánovanými záměry v území provést nezávislé kapacitní posouzení dopravního zatížení v celém dotčeném území, tj. včetně kapacitního posouzení křižovatek.

Špičková hodina

Z dopravních průzkumů vyplývá, že za 50 rázovou hodinovou intenzitu dopravy lze považovat hodnoty zjištěné ve středu v čase 16 – 17 hod. V tabulkách intenzit je však uvažováno se špičkovou hodinou na sledované síti 14 – 15 hod.

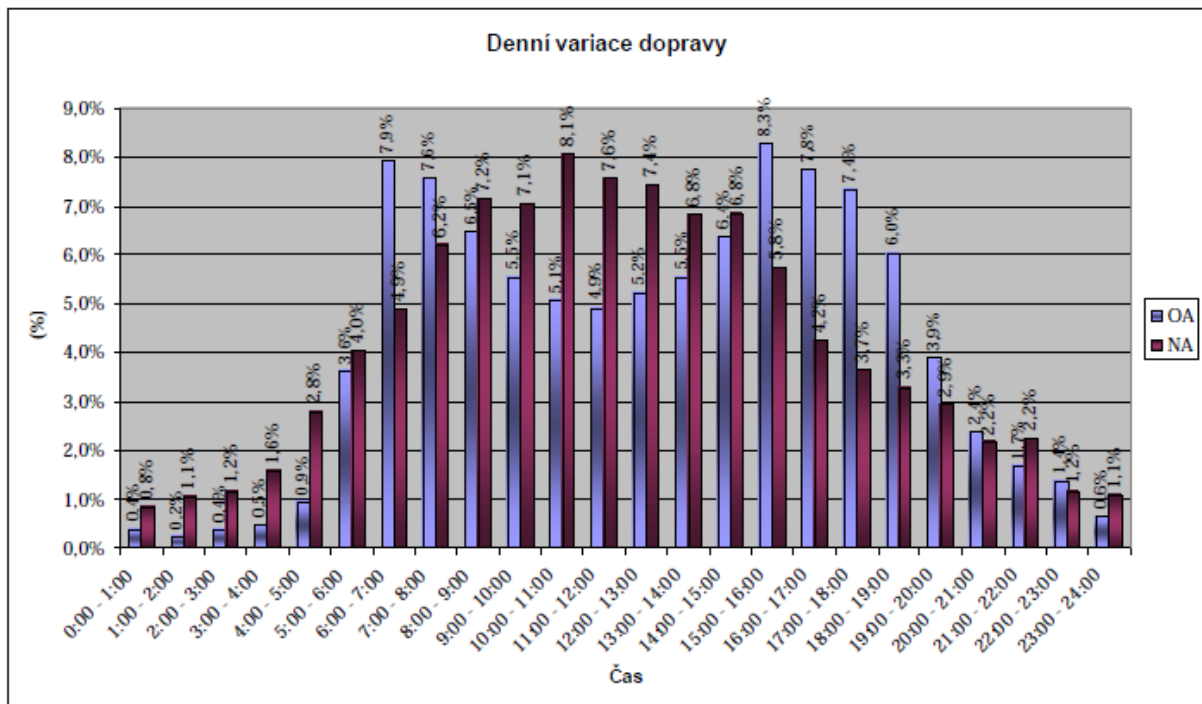
Maximální hodinová intenzita

Z posudku Obalovny Chvatěruby [10] vyplývá, že max. hodinová intenzita je až 11,9 % z denní dopravy – viz *Obr. 2*, což neodpovídá grafu uvedenému v posuzované studii [12] – viz *Obr. 3*.

Tabulka 5 – Denní variace dopravy (pondělí – pátek)

čas	intenzita [voz/h]			procent (100% = 0-24h)		
	směr od Veltrus	směr od Úžic	PROFIL	směr od Veltrus	směr od Úžic	PROFIL
00:00-01:00	8	14	22	0,3%	0,4%	0,4%
01:00-02:00	8	9	17	0,3%	0,3%	0,3%
02:00-03:00	8	12	20	0,3%	0,4%	0,3%
03:00-04:00	16	22	38	0,5%	0,7%	0,6%
04:00-05:00	48	36	84	1,6%	1,1%	1,4%
05:00-06:00	239	69	308	7,9%	2,2%	5,0%
06:00-07:00	357	155	512	11,9%	4,9%	8,3%
07:00-08:00	277	165	442	9,2%	5,3%	7,2%
08:00-09:00	223	163	386	7,4%	5,2%	6,3%
09:00-10:00	178	158	336	5,9%	5,0%	5,5%
10:00-11:00	170	176	346	5,6%	5,6%	5,6%
11:00-12:00	157	166	323	5,2%	5,3%	5,3%
12:00-13:00	166	177	343	5,5%	5,6%	5,6%
13:00-14:00	172	183	355	5,7%	5,8%	5,8%
14:00-15:00	158	263	421	5,2%	8,4%	6,8%
15:00-16:00	168	323	491	5,6%	10,3%	8,0%
16:00-17:00	159	271	430	5,3%	8,6%	7,0%
17:00-18:00	135	212	347	4,5%	6,7%	5,6%
18:00-19:00	125	201	326	4,2%	6,4%	5,3%
19:00-20:00	80	129	209	2,7%	4,1%	3,4%
20:00-21:00	62	90	152	2,1%	2,9%	2,5%
21:00-22:00	51	63	114	1,7%	2,0%	1,9%
22:00-23:00	27	59	86	0,9%	1,9%	1,4%
23:00-24:00	18	25	43	0,6%	0,8%	0,7%
00:00-24:00	3010	3141	6151	100,0%	100,0%	100,0%

Obr. 2: Denní variace dopravy dle [10]



Obr. 3: Denní variace dopravy dle [12]

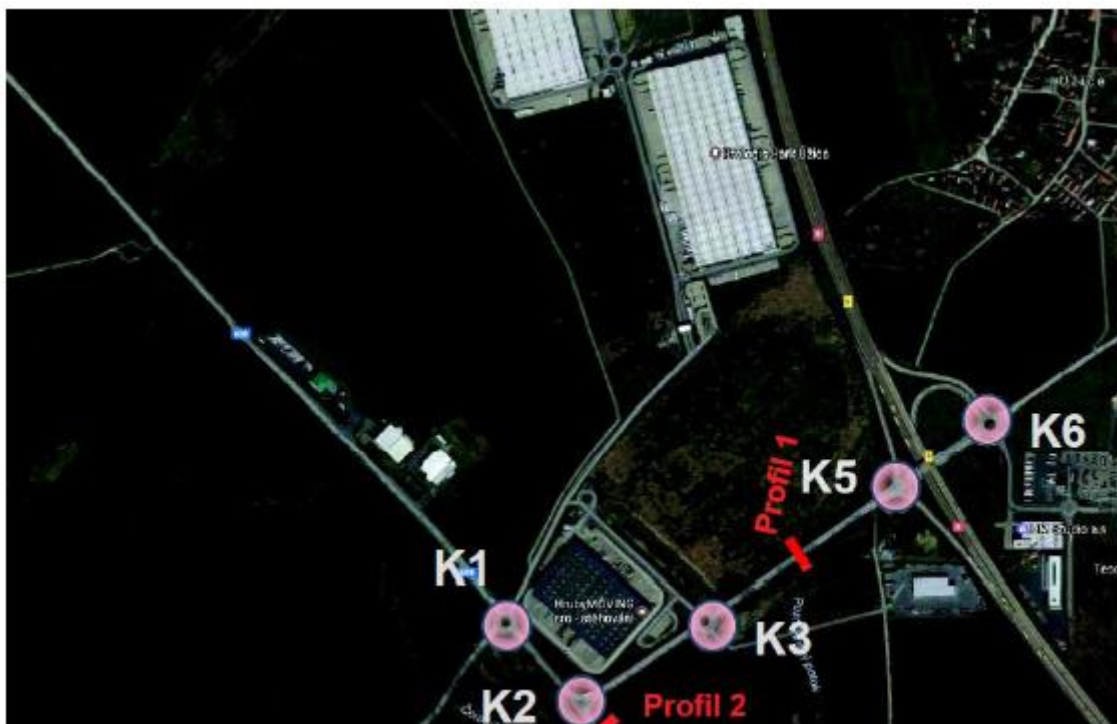
3.3. Prognóza výpočtového stavu 2022

Křižovatka II/608 x III/0081

Kapitola 6.2 Prognóza výpočtového stavu 2022 [12] uvádí: „Na výpočtové síti v roce 2022 je uvažována již přestavěná stávající problematická styková křižovatka II/608 x III/0081 do podoby okružní křižovatky. Křižovatka má být součástí budoucí přeložky silnice II/240 (R7-D8) dokončené nejdříve v roce 2023, ale pokud by byl realizován záměr Industriální park Ůžice - sever dříve než přeložka II/240, bude nezbytné křižovatku zkapacitnit.“

Dokumentace sice uvádí, že posuzovaný záměr CTParku D8.3 až D8.6 nemá na křižovatku II/608 x III/0081 (tj. dle Obr. 4 K2) negativní vliv, současně však uvádí, že 50 % OA (tzn. 225 OA) a 30 % LNA (tzn. 40 LNA) bude směřováno od Kralup n. Vlt., Veltrus a Kozomína. Výpočet intenzity dopravy pro rok 2022 počítá se záměrem CTPark Prague North (objekty D8.3, D8.4, D8.5, D8.6) a současně s tím, že stávající styková problematická křižovatka II/608 x III/0081 již bude přestavěna do podoby křižovatky okružní, což nemusí odpovídat realitě, jelikož k dokončení celé stavby přeložky II/240 má dojít až v roce 2023. Rovněž dopravní studie na záměr Industriální park Ůžice – sever [13] ve výpočtu dopravní sítě pro rok 2020 uvažovala s přestavěnou stávající stykovou křižovatkou II/608 x III/0081 do podoby okružní, čímž zavedla do výpočtu předpoklad, který nemusí být s jistotou splněn.

Se zkapacitněním křižovatky II/608 x III/0081 před rokem 2023 je tedy ve výpočtech různých záměrů uvažováno, přitom s jejím dokončením v rámci stavby přeložky II/240 je reálně uvažováno až v roce 2023.



Obr. 4: Výřez z dopravní studie [15] s vyznačením křižovatek

Kapacitní posouzení křižovatek

V přeložené studii [12] zcela chybí kapacitní posouzení křižovatek, kterými se záměr napojuje na silniční síť. Dopravní studie každého předkládaného záměru uvažuje s různými počty záměrů (v dané lokalitě je plánováno vícero záměrů typu skladový, obchodní areál, areály určené pro bydlení). Konkrétně v případě záměru hal D8.3, D8.4, D8.5 a D8.6 uvádí posuzovaná dopravní studie [12] oproti dopravní studii předchozího stupně [11] navýšení počtu záměrů v dané lokalitě o čtyři. Všechny mají být v provozu již v roce 2022 a ve všech případech dojde k napojení části jimi vyvolané dopravní zátěže přes křižovatku K2 (dle Obr. 4). Dopravní studie předchozího stupně [11] ani aktuálně posuzovaná dopravní studie [12] **neobsahují kapacitní posouzení dotčených křižovatek**. Přitom kapacitní posouzení křižovatek je nezbytné pro prokázání bezproblémového a dostatečně kapacitního dopravního napojení všech známých záměrů na silniční síť.

3.4. Závěr – Dopravní řešení

Opakovaně upozorňujeme zadavatele odborného vyjádření na nezbytnost provedení nezávislého kapacitního posouzení dopravního zatížení v celém dotčeném území, jak je uvedeno v kapitole 3.2.

Bez řádného posouzení kapacity křižovatek (v posuzované dokumentaci tento klíčový doklad absentuje) nelze potvrdit realizovatelnost záměru. Je nutno postavit napevno, zda záměr vyvolává potřeby zásahů do stávající dopravní infrastruktury nebo nikoliv. Pokud je nezbytné provést úpravy stávajících křižovatek, pak uvedené podmiňující investice musí být definovány pro stanovení podmínek závazného stanoviska EIA (týká se zejména stykové křižovatky II/608 – III/0081, kde dochází v současném stavu k dopravním kolapsům. S ohledem na zjištěné vady dopravního řešení doporučujeme dokumentaci vrátit k doplnění a přepracování.

Rovněž doporučujeme zadavateli nechat si předložit řádně autorizovaný dokument kapacitního posouzení křížovatek s uvedením konkrétních zpracovatelů, nikoliv anonymizovaný. Anonymizovaný dokument je nepřezkoumatelný, zvláště když obsahuje vadné a nepravdivé údaje. Měla by být uplatněna zásada, že každý technický dokument by měl obsahovat identifikaci zpracovatele a odpovědné osoby (projektanta), zvláště při řešení takto extrémních dopadů záměru v území, který může vyvolat navazující investice do dopravní infrastruktury (po dopravním kolapsu) a zprovoznění souboru hal a dalších záměrů v území. Smyslem procesu EIA je mj. odpovědět na otázku proveditelnosti záměru při znalosti veškerého známého zatížení stávající infrastruktury, uvedené posuzovaná dokumentace ani zdaleka neumožňuje.

4. ZÁVĚR

S ohledem na zjištěné nedostatky a nejasnosti ve vodohospodářském a dopravním řešení, které předložená dokumentace v posuzované podobě vykazuje, doporučujeme její zamítnutí a vrácení k přepracování a doplnění.

V případě nejasností nebo odlišných zjištění je nutno kontaktovat zpracovatele. Posouzení je nezbytné interpretovat jako celek a nevyjímat z něj dílčí části.

V Kralupech nad Vltavou, dne 3. 6. 2020

Vyjádření má 15 stran textu.

Ing. Martin Jakoubek a kol.