

Podatel:  
Společnost pro trvale udržitelný život  
Krkonošská 1  
120 00 Praha

Ministerstvo životního prostředí  
Vršovická 65, Praha 10 - Vršovice, 110 00

datum: 9. 10. 2015

**věc: Vyjádření k doplněné dokumentaci a posudku záměru stavby v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., Truck centrum Krásný les (Petrovice)**

Dne 9. 9. 2015 zveřejnilo MŽP doplněnou dokumentaci a posudek v rozsahu přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., Truck centrum Krásný les (Petrovice) (dále jen doplněná dokumentace, posudek). Doplněná dokumentace neposkytuje objektivní posouzení celého záměru a jeho vlivu na životní prostředí. Posudek (zpracovatel Ing. V. Obluk) pak pouze kopíruje závěry dokumentace a bagatelizuje jeho dopad na životní prostředí, proto se následující nedostatky a z nich vyplývající požadavky vztahují k dokumentaci i posudku. Proto podáváme

### **nesouhlasné vyjádření**

Podle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. záměr spadá do kategorie II.10.6 (Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3 000 m<sup>2</sup> zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu), příslušným orgánem k posouzení záměru je nyní Ministerstvo životního prostředí ČR.

S ohledem na skutečnost, že Severočeský kraj patří k jedné z oblastí prioritního zájmu naší Společnosti – naši členové stáli za procesy obnovy této části České republiky po roce 1989 jak v rámci jak nevládních, tak také vládních struktur, považujeme záměr výstavby truck centra ve vrcholových částech Krušných hor za zcela nepřijatelný.

Doplněnou dokumentaci a Posudek rozporujeme v následujících bodech:

**1. Vliv na krajinu** - Záměr se nachází na horské sečné louce (6520) jedinečné náhorní vrcholové plošiny Východních Krušných hor, která je charakteristická pro danou oblast. Přesto, že je lokalita již negativně ovlivněna umístěním dálnice D8, má nesporně vysokou přírodní hodnotu. Veškeré okolí spadá do chráněných přírodních území (PP VKH, PO Natura 2000, ÚSES, VKP atd.) a to v rozloze desítek km<sup>2</sup>. Skutečnost, že pozemek záměru není součástí ani jednoho z nich, svědčí spíše o náročném schvalovacím procesu chráněných území ve vztahu k stavbě dálnice, než o bezcennosti lokality.

Umístění záměru, který zabírá 16 ha nezastavěného a biologicky cenného území, je na konkrétní místo vázán pouze vlastnictvím pozemku investorem. Obří překladiště a velkokapacitní odpočívadlo pro nákladní automobilovou dopravu může být stejně tak realizováno o 15 km dále po dálnici, směrem do ČR (cca 7 minut jízdy), kde jsou velkoplošné brownfieldy. Ostatně takové řešení doporučuje i Politika územního rozvoje ČR a Zásady územního rozvoje kraje.

V hodnocení je manipulováno se vstupními informacemi, vyvozené závěry nejsou průkazné. Autorka si vymezuje území terénního šetření okruhem 5 km, ve kterém bude krajina ovlivněna záměrem. Přesto doplňuje do hodnotících tabulek údaje, vztahující se pouze k pozemku záměru. Tento postup je neakceptovatelný.

Truck centrum bude prokazatelně vidět z výrazných, turisticky hojně frekventovaných dominant okolí (PR Špičák) a CHKO Labské pískovce (Děčínský Sněžník, Tiské stěny - odkaz na Posudek str. 70). Na pozemku se nachází několik VKP (významný krajinný prvek) – vodní tok, les, pramenný mokřad, mokřad, mez, které záměr nenávratně likviduje, nelze tedy tvrdit, že vliv je slabý. Kompenzace zásahu navržená Ing. Zimovou, která podle Hodnocení mohou snížit vliv záměru na "rysy a hodnoty přírodní charakteristiky" ze silného na středně silný jsou naprosto neúčinné. Osázení jižní strany areálu je sporné, vizuálně nemůže jedna řada stromů zakrýt záměr o rozloze 16 ha, o skladovacích halách nemluvě, vzhledem k vyšším pozorovacím stanovištím ze všech stran. V doplněné dokumentaci je zároveň toto řešení

rozporované tvrzením Mgr. Kočvary v Biologickém hodnocení str. 25: "případnou výsadbu stínících dřevin je možné doporučit, nicméně při stávajících drsných klimatických podmínkách je zcela nereálné očekávat stínící efekt dřevin dříve jak v horizontu desítek let, navíc bude i samotný vzrůst stromů silně limitován. Je zcela nemyslitelné uvažovat o realizaci větších sazenic dřevin, které by se v území neujaly. ..." Návrh kompenzačního opatření "natřít haly na zeleno" je naprosto bezcenný (směšný), navíc tmavě zelený odstín bude většinu roku přítěžujícím faktorem - podzim/dlouhá zima. V obou výše zmíněných případech jde o velmi neefektivní pohledové korekce, nikoli kompenzace. V posudku vlivu na krajinný ráz nebyl předložen ani jeden zákres do fotografie a porovnání se současným stavem. Požadujeme doplnit.

**Hodnocení vlivu na krajinný ráz považujeme za podjaté. Dokumentace závěry hodnocení záměrně zlehčuje, Posudek vliv záměru na krajinný ráz ještě horlivěji marginalizuje.**

**2. Kumulativní vlivy** - Z biologických průzkumů lokality z posledních let je patrné, že již dnes má výstavba dálnice D8 a dvou větrných elektráren v Petrovicích pravděpodobně nepříznivý vliv na chráněné a kriticky ohrožené biologické druhy v území. Každý další záměr budovaný v návaznosti na dálnici bude mít zhoršující efekt na předměty ochrany, a to především na tetřívka obecného (PO Natura 2000).

**3. Soulad s územním plánem Petrovic, veřejný zájem** – Dne 23. 9. 2015 schválilo zastupitelstvo obce Petrovice usnesením č. 12/2015 nový územní plán (vyvěšeno 29. 9. 2015). V novém ÚP je plocha Truck centra opět jako nezastavitelné území. Záměr Truck centra tedy není v souladu s platným ÚP, ani se Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje. Je v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. Ani v doplněné dokumentaci nebyla stále vysvětlena veřejná prospěšnost stavby. Pokud bychom přistoupili na to, že je ve veřejném zájmu vystavět na horách parkoviště pro kamiony, chceme jasně vědět, jak je veřejně prospěšné překladiště (hlavní částí projektu je logistické centrum, 4 haly o velikosti 80m x 110m x 12m). Domníváme se, že zde se jedná čistě o profit soukromé firmy a nikoliv veřejný zájem.

**4. Studie světelného znečištění prostředí způsobeného záměrem** - Osvětlení parkovacích ploch a komunikací řeší normy ČSN EN 12464-2, ČSN CEN/TR 13201-1, ČSN EN 13201-2, ČSN EN 13201-2. Mimo parkoviště pro odstavení nákladních vozidel, je požadováno osvětlení čerpací stanice a prostorů mezi halami překladiště. To jsou podle normy pracovní prostory s nadstandardním světelným prostředím, v případě projektu CHEMLOG musí být tyto prostory dokonce extrémně přesvětlené, kvůli bezpečnosti. Vzhledem k proporcím těchto prostorů mezi halami, požadavkům na rovnoměrné osvětlení ploch a tedy i uvažovanými světelnými uhly a kužely osvětlení je téměř vyloučeno osazení svítidel ve spodních částech fasád hal, jak se uvádí v dokumentaci. To potvrzuje i normativní požadavek proti oslnění, které může vznikat v pracovních prostorech při světelných zdrojích nízko nad horizontem. Proto je téměř nemožné najít realizovaný příklad osvětlení podobných objektů se svítidly níže než 9m. Tvrzení v dokumentaci, že prostory budou osvětlené ze spodních částí fasád hal a tak nebudou vytvářet světelný smog do okolní krajiny, je odborně nepřijatelné a alibistické.

**Požadujeme skutečnou studii oslnění s výstupními daty, aby bylo možno vliv osvětlení projektu na okolí a ptačí oblast posoudit.**

**5. Hluková studie** - Měření hluku aktualizované hlukové studie bylo provedeno 16. a 17. července 2014. Dle obecně akceptované Metodiky měření hluku silniční dopravy (Ing. Jan Kozák, CSc. - metodika byla vydána MŽP a schválena pro používání orgány hygienické služby v roce 1996) je doporučeno provádět měření v měsících březnu až červnu, září a říjnu. Současně je doporučeno provádět sčítání dopravy ve dvou kategoriích – osobní a nákladní automobily. Vysvětlení o vzdálenosti měřících míst a dálnice D8 nelze akceptovat (doplněná dokumentace, s. 17/36). Ani jedna z výše uvedených podmínek nebyla v aktualizované HS splněna!

- Na hranici ptačí oblasti naměřili ve dne 48,4 dB (referenční bod č. 2, který je současně měřícím místem č. 2). Jak je tedy možné, že výpočtový model pro stávající stav (bez záměru, ve dne) udává hodnoty hluku v tomto místě, tedy na hranici ptačí oblasti 35 – 40 dB (viz barevná hluková pásma – obr. na str. 30)? Tato chyba může ukazovat na to, že hlukový model je špatně zkalibrován!

- V HS chybí protokol z měření hluku.

- V HS není počítáno s větrem. Vzhledem k počtu větrných dní v místě a šíření hluku z dálnice je potřeba provést měření za podmínek, kdy je ta která lokalita zasažena hlukem z dálnice. Z osobní zkušenosti víme, že les ani pole hluk z dálnice neutlumí a obáváme se výrazného zhoršení hlukové zátěže. Přestože víme, že se obecně nedoporučuje měřit hluk za větrného počasí, požadujeme toto specifické měření – tedy měření šíření hluku z dálnice za specifických klimatických podmínek (ovšem charakteristických pro danou oblast).

- V rámci kapitoly Hodnocení hluku při výstavbě chybí výpočet hluku v jednotlivých referenčních bodech. Lze předpokládat, že právě hluk při výstavbě může zásadně ovlivnit PO.

- Z dokumentace není jasné, zda 3D model, použitý ke kalibraci, odpovídá navrhovanému stavu. Vzhledem k tvrzení, že bude bilance zeminy vyrovnána a k zvlněnému terénu pozemku ( výškový rozdíl více než 20m), půjde o rozsáhlé zemní práce a velmi výraznou změnu charakteru a pozice území ve vztahu k okolí ( např. není jasný výškový vztah odpočívadla a tělesa dálnice). To může ovlivnit šíření hluku severním směrem, kde les, sloužící jako hluková bariera a je v terénní depresi.

Hluková studie zcela opomíjí hluk způsobený jak vytápěním kabin řidičů, tak a to především, klimatizováním kabin kamionů během teplého období – zvláště venkovní části klimatizačních jednotek využívající spalovací motory jsou velmi hlučné. Také se vůbec nepočítá s kamiony s chladicími zařízeními pro chlazení, resp. mražení nákladu.

**Požadujeme opravdu kvalitní, dlouhodobé a metodicky podložené měření hluku, které zohlední specifičnost místa a zdejších klimatických podmínek a také započtení hluku vytvářeného stojícími vozidly.**

**6. Voda** – V doplněné dokumentaci ani v posudku není posouzený vliv přečištěné odpadní vody na chemické složení vody v potoku Slatina, do kterého je celý záměr odkanalizován (např. není určen limit na který se má čistit fosfor). I sebemenší změna chemického složení v potoce může zásadně ovlivnit celý ekosystém. Žádáme nezávislé měření kvality vody v potoce Slatina a vyhodnocení vlivu záměru na biotop nivy Slatiny a navazujících toků na území SRN. Není uveden m-denní průtok potoku Slatina a není tedy možné posoudit, jaký vliv bude záměr mít na jeho celkový průtok, jehož trvalé ovlivnění by mělo vliv na biodiverzitu nivy.

Stále nebyl doplněn podrobnější plán údržby v zimních měsících, přesto, že se záměr nachází v oblasti s dlouhou zimou a vydatnou sněhovou nadílkou (CH7). Havarijní stavy řeší návrh pouze

Vzhledem k tomu, že dosud nebyl předložen příčný řez projektu, není doložen výpočet retence možné posoudit, zda jsou navrhovaná řešení realizovatelná a dostatečná.

Navrhovaná příjezdová komunikace není odkanalizována resp. toto řešení není v dokumentaci zřejmé. Jde o zásadní nedostatek, protože cesta protíná pramennou oblast Petrovického potoka, který se po překročení hranic SRN mění v říčku Bahru, na které jsou registrovány EVL. Vzhledem k vysoké kvalitě vody v prameništi je nezpochybnitelné, že bude mít znečištění na její tok zásadní vliv.

**7. Rozptylová studie** – V rozptylové studii se počítá s vytápěním kabin nákladních automobilů během topné sezóny. Autorka uvádí délku topné sezóny 5 měsíců. Lokalita je velmi chladná (CH7) a z vlastní zkušenosti víme, že v letních měsících se večer běžně topí i ve zděných domech. Studie počítá, že řidiči budou spát 8 hodin denně, toto je zcela špatně, protože povinná přestávka dle nařízení EHS č. 561/2006 je 11 hodin. Navíc je známo, že řidiči dělají přestávky během celého dne, takže reálně je třeba počítat s 24 hodinovým zatížením parkoviště emisemi z vytápění, resp. chlazení kabin. Z praxe víme, že izolační vlastnosti kabin kamionů jsou špatné, takže během stání vozidla řidiči prakticky neustále kabinu vytápějí a v případě horkého počasí naopak kabinu klimatizují, klimatizace kamionů jsou také poháněny spalovacími motory.

Ve studii nevidíme také započtení horších emisních podmínek, které vznikají během počátečních minut běhu studených naftových motorů. Tyto emise v prvních minutách běhu bývají až v řádech vyšší, než při dalším běhu teplého naftového motoru.

**Žádáme aktualizaci rozptylové studie tak, aby odpovídala správným předpokládaným hodnotám znečištění vzduchu se započtením startování studených motorů, vytápění a klimatizování.**

**8. Biologické hodnocení dle zákona** – Ministerstvo životního prostředí uložilo oznamovateli doplnit Biologické hodnocení ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, resp. § 18 vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, dopracovat tak, aby zahrnovalo celé vegetační období a akcentovalo ochranná opatření.

Předložené biologické hodnocení (příloha P.1. Mgr. Radim Kočvara) nesplňuje požadavky uložené ze strany MŽP a obsahuje řadu následujících chyb a nepřesností:

#### 1) Metodika

– Průzkum nezahrnuje celé vegetační období, jak bylo uloženo – chybí zkoumání lokality v březnu a dubnu, doplnění výzkumu neaktuálními daty (průzkumy z let 2007 a 2008...) nelze považovat za naplnění požadavku MŽP. Měsíc březen je zastoupen jediným a navíc neaktuálním datem, a to 17. 3. 2007!!! V měsíci dubnu byla lokalita navštívena také jedinkrát, a to 22. 4. 2015. Přelom března a dubna je však klíčovým pro tok tetřívka obecného.

- Autor uvádí, že rostliny určoval podle tří pramenů, Dostál 1989 (ten se vůbec nepoužívá a ani v minulosti nepoužíval); Kubát 2002 (správně Kubát et al. /eds./); Hejný et Slavík (1988-1997) – to je květena ČR (resp. ČSR) díl 1-5. Používá se pro dokreslení výskytu druhů. Není jasné, proč však R. Kočvara nepoužil i ostatní díly Květena ČR 6

(r. 2000), 7 (r. 2004) a 8 (r. 2010). Je možné, že zde autor využil nějaký ze svých starších zpráv, kdy tyto díly ještě nebyly vydány, nebo jsou tam jiní autoři a nechtělo se mu to dopodrobna vypisovat.

Autor dále cituje a používá Červený seznam České republiky (HOLUB & PROCHÁZKA 2000), ale ten již neplatí!!! V současné době se již používá novější (Grulich 2012) - zde je nutno posudek přepracovat podle nového seznamu.

## 2) Výsledky

Botanika – v sekci věnované botanice je řada nepřesností i vážnějších chyb:

Pan Kočvara sám není botanik a neuvádí nikoho jiného, s kým by na průzkumu spolupracoval.

K přehledu zjištěných taxonů:

Autor neuvádí druh *Odontites vernus* subsp. *vernus* (C2), který se na podobných pozemcích vyskytuje a v okolí byl opakovaně zaznamenán, sbírá (Kubát, Ondráček). Možná nebyl přímo na lokalitě zaznamenán, ale nezmiňuje jej ani z okolí, které, jak tvrdí, prozkoumal.

Autor dále uvádí *Trifolium badium*. Ten zde dle předcházejících průzkumů určitě neroste, vše je *Trifolium spadiceum*. Jsou si dost podobné, je velmi těžké je odlišit, tak raději napsal oba.

V přehledu taxonů není u některých z nich uveden stupeň ohrožení. Jedná se o druhy *Arnica montana*, *Dactylorhiza majalis*, *Menyanthes trifoliata*, *Oxycoccus palustris* a *Trifolium altissimum*, u ostatních uvedeno je. Je nutné to doplnit! Na str. 12, 6. odstavec je napsáno... „Z druhů Červeného seznamu ... byly nalezeny 3 taxony: *Hieracium cymosum*, *H. aurantiacum*, *Trifolium spadiceum* a *T. badium*“ ... - uvedeny jsou ale 4 taxony. Autor spojil *Trifolium spadiceum* a *badium* do jednoho, asi je dobře neodlišuje (viz poznámka výše). V následujícím komentáři rozebírá už jen *Trifolium badium* a druhu *Trifolium spadiceum*, který zde skutečně roste, si nevšímá.

Bezobratlí – Ve výčtu kriticky ohrožených druhů chybí střevlík zlatitý (*Carabus auratus*), kterého dokládá AOPK v průzkumu z léta 2015.

## Obratlovci

– Ryby – Autor uvádí, že lze „uvažovat dotčení ryb i vodního prostředí níže po toku v případě havárie, nicméně za tímto účelem je navržena řada bezpečnostních opatření a technologií...“. Havarijní opatření představují v doplněné dokumentaci 1 velmi stručný odstavec! Po toku Slatiny jsou na německé straně předmětem ochrany EVL vydra říční a vranka obecná, které jsou velmi citlivé na změnu chemického složení vody.

- Šupinatí - Biologické hodnocení velmi odbývá zmiji obecnou, kriticky ohrožený druh, tvrzením, že „její dotčení je předpokládáno“. Požadujeme doplnění vyhodnocení vlivu na tento druh.

- Ptáci – Ptačí oblast Východní Krušné hory Natura 2000 obklopuje lokalitu záměru za všech stran. Předmětem ochrany je tetřev obecný a jeho biotop. Část plochy záměru spadá do kategorie A! Autor dokládá negativní působení dálnice na předmět ochrany PO, ovšem z toho vyvozuje, že „při umístění záměru do bezprostředního okolí dálnice tak není očekáván nárůst zatížení okolí...“. Posudek vlivu na PO VKH Natura 2000 se opírá o data a závěry hodnocení z Doplněné dokumentace EIA (Mgr. Motl), které vliv Truck centra bagatelizují a obsahují řadu věcných chyb (viz body - hluk, osvětlení, kumulace, dálnice D8). I přesto je vyhodnocen vliv jako mírně negativní, není tedy pochyb, že už tak silný vliv dálnice D8 ještě zhorší. Zásadním problémem záměru ve vztahu k ochraně přírody je kumulativní efekt s dálnicí D8. Chybí studie osvětlení areálu ( předpokládá se 24 hodinový provoz), posouzení vlivu na PO VKH se opírá pouze o obecná tvrzení. Opět nebyl doložen průzkum ze zimního období, a posouzení vlivu záměru na zimování (např. hluk není v zimních měsících odclonen lesními porosty tak dobře, jako ve vegetačních). Závěr Hodnocení vlivu na Ptačí oblast Východní Krušné hory Natura 2000 vliv záměru zlehčuje.

Výše uvedené se týká i dalších druhů ptáků – chřástal polní, jeřáb popelavý, bekasina otavní.

## 3) Zhodnocení vlivů

Autor hodnotí území jako biologicky hodnotné. Přesto dochází k závěru, že „populace žádného z druhů nemůže být dotčena způsobem, který by znamenal zhoršení výskytu těchto druhů v oblasti. Všechny pozorované druhy se vyskytují jak na ploše záměru, tak v okolí, a co je podstatné, těžiště výskytu těchto druhů a vhodné biotopy leží zejména mimo plochu záměru jako takového.“ Zde R. Kočvara ve svém hodnocení používá biologickou a enviromentální kvalitu území v jeho neprospěch – to, že je území cenné a jeho okolí také, by přeci měl být argument pro jeho ochranu a nikoliv pro jeho zábor a zničení!!! U jednotlivých druhů pak často konstatuje, že se početněji vyskytují právě v nivě říčky Slatiny. Slatina zde opět funguje jako argument, proč je možné zabrat téměř 16 ha zatím volné krajiny. Současně však projekt počítá s vypouštěním přečištěných vod právě do říčky Slatiny, a zcela popírá možnost havárie (např. tím, že předkládá velmi chabá protihavarijní opatření, chybí havarijní plán atd.)

## 4) Kompenzační opatření

Kompenzační opatření navržené R. Kočvarou se vztahují k územím, která už nyní v dokumentaci hodnocena jako velmi hodnotná a jsou udržována kosením tak, jak autor v textu doporučuje, není tedy příliš co kompenzovat. Také rozsah 4 ha je nedostačující, vzhledem k likvidaci 16 ha kvalitního biotopu, včetně pramenného mokřadu na jižní hranici záměru, který je jednoznačně přímo dotčen.

Pozn.: Obě dvě protichůdná opatření jsou navíc také součástí Opatření v oblasti ochrany přírody (doplněná dokumentace, s. 29/36 a s. 30/36), což opět svědčí o chabé kvalitě celé dokumentace.

## 5) Závěr

Ve formulacích závěru funguje R. Kočvara jako obhájce záměru Truck centra a nikoliv jako nezávislý posuzovatel, když obhájí zničení dle jeho slov „relativně kvalitního biotopu v kontextu širokého území ... přítomností stejných nebo kvalitnějších biotopů v okolí záměru“.

**Žádáme proto o nové, nezávislé, kontinuální a opravdu průkazné biologické hodnocení lokality, na němž se budou podílet kapacity jednotlivých oborů! A navržení adekvátních kompenzačních opatření v rozsahu odpovídajícím velikosti zásahu záměru.**

**Pokud k takovému hodnocení nedojde, žádáme MŽP aby vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Truck centrum Krásný Les (Petrovice).**

**9. CHEMLOG** - Doplněná dokumentace ani posudek se nevyjadřuje k zapojení záměru do programu Chemlog, nevypovídá o připomínkách s programem spojených, přestože tím vznikají náročnější požadavky na osvětlení a čištění odpadních vod. Požadujeme jednoznačné vyjádření, zda bude záměr součástí programu Chemlog a zda navrhovaná řešení odpovídají jeho požadavkům.

## 10. Srovnání se stavbou dálnice D8, veřejný zájem

Dálnice D8 je liniová stavba protínající hodnotná území Krušných hor (PP VKH, PO Natura 2000 atd.), jejíž finální podoba v úseku tunel Panenská – Hraniční most, kam spadá také případná realizace Truck centra, byla modelována zájmy ochrany přírody a krajiny. Jedná se především o ekologické mosty přes Slatinu, Rybný potok, Hraniční potok, dále propustky pod dálnicí, protihlukové stěny, výsadbu stromů a také sedimentační jímky, které jsou navrženy tak, aby kanalizace nebyla směřována do pramenných oblastí Slatiny a Rybného potoka, a aby tak nedošlo ke změnám ve vodních poměrech těchto toků, především Rybného potoka, který napájí nádrž Gottleuba (zdroj pitné vody).

V případě povolení zásahů do významných krajinných prvků (VKP) byla výstavba dálnice omezena právě v lokalitě plánovaného Truck centra a jeho blízkého okolí. V oznámení o vydání správního rozhodnutí (zásah do významných krajinných prvků) vydaném Okresním úřadem Ústí nad Labem, referát životního prostředí, dne 12. 1. 2000 byly stanoveny podmínky a omezení zásahu do VKP, aby byla zajištěna jejich ekostabilizační funkce. Jedná se dle inventarizace VKP o tyto VKP a následující podmínky: „VKP č. 25 vodní tok – vodoteč protékající pastvinou v k.ú. Krásný Les nebude likvidována, ale převedena pod tělesem dálnice propustkem; VKP č. 26 a 27 vodní tok s údolní nivou: průchod dálnice pramenním úsekem Slatiny s mokřinou a vegetačním doprovodem bude řešen přemostěním, a to včetně mostů na účelových sjezdových komunikacích; přemostění na vlastním tělese dálnice bude prodlouženo tak, aby mostní konstrukce nezasahovala do údolní nivy toku ani přilehlých mokřadů a doprovodné zeleně; VKP č. 29 – údolní niva levostranného přítoku Slatiny: sedimentační jímka bude situována mimo údolí vodoteče; mostní konstrukce bude řešena tak, aby nezasahovala do údolní nivy.“ Z dokumentace ke stavbě dálnice D8 mimo jiné vyplývá, že lokalita plánovaného Truck centra spadá do infiltrační oblasti nádrže Mordgrundbach, tedy že se jedná o velmi citlivou lokalitu.

Dálnice D8, která je nesporně veřejně prospěšnou stavbou, byla v úseku mezi sjezdem do Petrovic a státní hranicí stavěna s velkým důrazem na uchování přírodní hodnoty lokality. Na tyto zásahy eliminující negativní vliv dálnice bylo vynaloženo množství veřejných prostředků. Oproti tomu je TC Krásný Les (Petrovice) čistě privátním zájmem, který tuto lokalitu devastuje! VKP, které se nacházejí v místě – vodní tok, les, pramenný mokřad, mokřad, mez - záměr TC nenávratně likviduje!!! Na tento fakt nelze přistoupit. **Proto žádáme MŽP, aby vnímalo stavbu dálnice jako precedens, a vydalo k záměru Truck centra zamítavé stanovisko.**

## **Podmínky – V případě vydání kladného stanoviska, požadujeme začlenění těchto podmínek pro fázi realizace i samotného provozu:**

- návrh retenčního prostoru provést na 2000m<sup>3</sup> ovladatelného retenčního prostoru při maximální povolené velikosti odtoku 48 l/s.

- v projektu pro územní rozhodnutí prokázat návrh retenčních prostor a reálnost gravitačního vedení dešťových vod navrženou soustavou vodohospodářských objektů (stále chybějící výškové řezy a podélné profily) a dále vliv na velikosti povodí potoka Slatina a Petrovického potoka s doložením výškového řešení areálu.

- ČOV navrhnout tak, aby splňovala limit BAT s rozšířením o limit pro čištění fosforu na hodnotu, kterou určí vodoprávní úřad.

- účinnost zařízení pro odstranění lehkých kapalin (ropných látek) musí být taková, aby na odtoku do vodoteče byla garantována maximální hodnoty 0,2mg/l (c10-40).

- dodržení imisních limitů kvality vypouštěné vody dle vyhl.61/2003 Sb. a recipientu a prokázat jejich účinnost průběžným měřením za provozu (konkretizovat počet odběrů a míst).

---

- v závazném provozním řádu zimní údržby požadujeme naprosté vyloučení používání solení a chemických posypů. Investor se v předchozí dokumentaci zavazuje provádět čistě mechanizovaný odklíz sněhu a jako posypové materiály jen inertní či ekologické posypové materiály ( Liapor).

- pro utlumení vjemu velkých formátů fasád v harmonickém měřítku krajiny požadujeme na všech halách systémové fasádní samozavlažovací svahované (nebo kaskádové) zelené stěny, osázené okolní flórou, reagující po celý rok na změny barev, včetně možností pokrytí sněhem. Tato úprava by se dala prominout jen u vnitřních fasád hal, které slouží jako stanoviště k nákladním plošinám pro auta. Vzhledem k popsáním vyšším okolním pozorovacím stanovištím – jižně přilehlý svah, severní pahorek za tělesem dálnice, vrch Špičák, CHKO Labské Pískovce - Tiské stěny a Děčínský Sněžník by bylo nutné doplnit tuto korekci o realizaci zelených střeš.

Toto opatření a jeho investiční náklady považujeme za odpovídající hodnotě okolní krajiny.

- po odborném zvážení záměru plně a vyšší zelené clony (ne nerovnoměrně vzrostlé a nerovnoměrně zaplněné řady stromů), požadujeme výsadbu smíšeného lesního pásu. Rychleji rostoucí a krátce žijící druhy by zabezpečili požadovanou clonu v prvních letech po výsadbě a zároveň umožnili růst a zesílení stromů trvalejších. Šířka tohoto pásu, pokud by měla mít formu a charakter lesního společenstva s těmito požadovanými vlastnostmi, musí být minimálně 15 m a musí být vysazena z jižní, západní a severní strany areálu. Taktéž požadujeme osázení všech zelených ploch areálu stromy s charakterem lesního společenství. Požadujeme také, aby investor byl zavázán k řádné a pravidelné údržbě zeleně (ošetření proti okusu, dosazování odumřelých sazenic atd.), a to po celou dobu existence areálu.

- kompenzační opatření v minimálním rozsahu 16 ha.

- Před zahájením prací zajistit záchranný biologický průzkum a provést transfer všech zvláště chráněných druhů živočichů (včetně střevlíka zlatitého, potvrzeného průzkumem AOPK z léta 2015). Kromě provedení transferu kosatce sibiřského do nivy Slatiny odborným biologem, tj. Botanikem, požadujeme také sběr semen všech ohrožených a vzácných rostlin a zajištění jejich odborného výsevu v náhradních lokalitách (tyto lokality musejí být nejprve odborně vytipovány). V této věci vyžadujeme součinnost s AOPK, která doporučí konkrétní odborníky i postupy.

- Po uvedení areálu Truck centra do provozu zajistit autorizované kontrolní měření hluku, jehož rozsah a podmínky budou dohodnuty s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví za účasti dotčených obyvatel. Výsledky tohoto měření poskytnout rovněž obci Petrovice a jejím prostřednictvím i veřejnosti. Na základě výsledků měření popřípadě navrhnout a bezodkladně realizovat nápravná opatření.

---

### **Závěr:**

Obáváme se, že realizací tak rozsáhlého záměru dojde ke zhoršení kvality života občanů dotčených oblastí i ke zhoršení životního prostředí obecně. Dálnice D8, která je nesporně veřejně prospěšnou stavbou, byla v úseku mezi sjezdem do Petrovic a státní hranicí stavěna s velkým důrazem na uchování přírodní hodnoty lokality. Oproti tomu je TC Krásný Les (Petrovice) čistě privátním zájmem, který lokalitu devastuje!

Doplňená dokumentace včetně příloh působí neobjektivně a navíc nenaplnuje požadavky uložené ze str. MŽP. Žádáme proto o vypracování nových odborných posudků, a to opravdu kvalitními a nezaujatými zpracovateli, kapacitami jednotlivých oborů.

Žádáme o zohlednění skutečnosti, že byla zpracovatelem již po třetí předložena nedostatečná dokumentace obsahující řadu zásadních chyb a nedostatků, která je obhajobou záměru a ne nezávislým posudkem. Opírá své tvrzení o odborné studii, které nejsou objektivní a záměrně manipulují se závěry hodnocení (především Biologické hodnocení a Hodnocení vlivu na krajinný ráz). Zpracovatel Posudku pak přejímá všechny závěry předložené dokumentace bez komentáře, jeho hodnocení nelze považovat za objektivní a průkazné.

Vzhledem ke skutečnosti, že veškeré svedené a následně pročištěné vody budou vpouštěny do vodotečí ID 10220296 a ID 10229637 ústící do potoku Slatina, který spadá do rozvodí spravovaného příslušnými orgány v NSR a který mj. napájí retenční nádrž Mordgrundbach ve Německé spolkové republice, požadujeme i nadále mezistátní posouzení EIA v souladu § 11 odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb.

Pokud výše uvedené posudky nebudou nebo nemohou být dále zpracovávány, žádáme MŽP, aby vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Truck centrum Krásný Les (Petrovice).

I když toto není předmětem zkoumání posudku EIA, dodáváme, že tuto stavbu považujeme za zcela nesmyslnou v dané lokalitě, když o pouhých několika kilometrech dále je možné najít mnoho tzv. brownfieldů, které by se daly pro daný zájem dobře použít a navíc velmi pochybujeme, že řidiči kamionů budou chtít trávit povinné 11 hodinové přestávky, zvláště v zimních měsících v nehostinných podmínkách Krušných hor. S ohledem na to, že již došlo ke krachu takovýchto parkovišť pro kamióny (např. u Karlových Varů na silnici č. 6) vážně se obáváme, že za několik let také může být na vrcholu Krušných hor pouze další velmi betonový brownfield.

Předem děkujeme za uvážení a zpracování našich připomínek a požadavků.

Ing. Jiří Dlouhý  
Předseda Společnosti pro trvale udržitelný život