

### Důvodová zpráva

Radě MČ Praha 10 je předkládán materiál týkající se posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) k záměru Terminál Malešice na základě rozeslání a zveřejnění dokumentace podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), k záměru: Terminál Malešice, jež obdržela MČ Praha 10 dne 5. 11. 2019 od Odboru ochrany prostředí MHMP. Termín pro zaslání připomínek ke zveřejněné dokumentaci je do 2. 12. 2019. Na později zasláné připomínky se dle zákona nepřihlíží. Veřejnosti a členům ZMČ byla informace o průběhu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) k záměru Terminál Malešice předložena dne 25. 11. 2019 na 12. jednání ZMČ, kde ve svém usnesení konstatuje nesouhlas se záměrem Terminál Malešice na území MČ Praha 10 a ukládá RMČ odeslat připomínky MČ Praha 10 k dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, tak aby:

1. byl vznesen požadavek na uspořádání veřejného projednání na území MČ Praha 10, a to v termínové součinnosti s MČ Praha 10;
2. byl vznesen požadavek na vrácení dokumentace EIA k jejímu dopracování;
3. byl vznesen požadavek na vydání nesouhlasného závazného stanoviska EIA

Kompletní znění dokumentace vlivů záměru „Terminál Malešice“ na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ke stažení zde: [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_PHA1037](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1037).

Předložený záměr zpracovává vliv plánovaného záměru na životní prostředí (EIA). Předmětná dokumentace vlivů záměru „Terminál Malešice“ na životní prostředí dle § 8 zákona v rozsahu podle přílohy č. 4. představuje záměr provozování překladiště kombinované dopravy (silniční a vlakové) společností Rail Cargo Terminal-Praha s.r.o., IČ: 24735377, Žerotínova 34/1132, 130 00 Praha 3, která je součástí nadnárodní skupiny Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft, se sídlem Wien, Rakouská republika. Zhotovitelem dokumentace je společnost SUDOP Praha a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3.

Původně byly předloženy 3 varianty A, B a C realizace překladiště, z nichž na základě závěru zjišťovacího řízení vydaného MHMP, dne 16. 3. 2017, byla navržena nově varianta D.

#### Navržené kapacity překladiště:

Celková plocha – 74 797 m<sup>2</sup>

Počet kontejnerů na překladišti – 900

Obslužné koleje 4 ks s užitnou délkou každá 700 m

Počet odbavených vlaků za 24 hodin – 3 soupravy

Počet stání pro osobní automobily – 33

Počet stání pro kamiony – 18

Počet obrátek kamionů – 96 (v každém směru za období 6 :00- 22:00 hod v pracovní dny)

Portálový elektrický jeřáb – 2 kusy s možností čtyř vrstev kontejnerů nad sebou

Počet pracovních směn – 2 směny

Počet zaměstnanců – 9 na jednu směnu

Plánovaná plocha nového překladiště je v současné době využívána jako orná půda.

Úvodní zdůvodnění záměru je postaveno tak, že společnost chce odlehčit nadměrné kamionové přepravě zboží po Praze. Je vyzdvížena priorita města, které má usilovat o lepší rozložení dopravní zátěže a optimalizaci dopravních toků zboží. Plánované překladiště má kombinovat vlakovou a kamionovou přepravu. Pro vyváženou logistiku zboží, které většinou pochází z velké vzdálenosti, vznikají logistická centra tzv. terminály, které zajišťují plynulý tok zboží. Každý terminál obsluhuje určitou spádovou oblast v okruhu cca 50 – 70 km. Plánovaný Terminál Malešice se nalézá uvnitř spádových oblastí okolních terminálů, jak je uvedeno v dokumentaci, nevytváří tak infrastrukturní pokrytí, jelikož spádová oblast je již bezpečně pokryta okolními terminály. Hlavní význam terminálu je tedy v potenciálu pomoci optimalizovat dopravní kroky při zásobování hl. města Prahy rozložením na více typů přepravy a možnost, citujeme: „razantního krácení přepravních vzdáleností po silnicích“, což by mělo mít příznivý vliv na životní prostředí.

Důvody záměru se zdají být rozumné, nicméně hlubším vhladem do popisovaného záměru se odkryje řada nesrovnalostí, na které chce MČ Praha 10 poukázat.

Ve vzdálenosti 2,8 km od plánovaného Terminálu Malešice se již v minulosti nacházelo daleko větší a co do počtu úložných hal vybavenější nákladové nádraží Žižkov. Nádraží bylo vybudované v roce 1936, jeho běžný provoz byl ukončen v roce 2002, a následně v roce 2010 byla ukončena i vlaková doprava. Velkokapacitní nádraží (v dnešní terminologii logistické centrum) sloužilo k rychlé překládce zboží, zejména potravin, a současně mělo kapacity pro jejich skladování včetně vybudovaných velkokapacitních chladicích boxů. Celková rozloha nádraží byla cca 35 ha. Záměr postavit v roce 1936 na okraji města takovéto logistické centrum byl velice zajímavý a i zdařilý. V rámci urbanistického vývoje města, které se rychle rozrůstalo a jehož rychlost růstu se stále zvětšuje, umístění takového komplexu blízko centra nebylo pochopitelně udržitelné a původní záměr ustoupil projektům na moderní bydlení. Ambice Prahy stát se velkou a moderní evropskou metropolí tento růst jenom urychluje.

MČ Praha 10 je moderní městskou čtvrtí, která chce svým občanům poskytovat kvalitní a moderní bydlení v rovině udržitelného rozvoje s velkým důrazem na životní prostředí a kvalitu života. MČ Praha 10 je proto zásadně proti výstavbě nového překladiště ve vzdálenosti pouhých 2,8 km od původního nedávno zrušeného nákladového nádraží Žižkov. Ptáme se, jak dlouho bude trvat, než přirozený vývoj města překlene tuto vzdálenost, a my zde začneme stavět moderní obytná sídliště? A již nyní můžeme sdělit, že první záměr na výstavbu obytného areálu v okolí (*Malešice Polygrafická*, při ulici Černokostelecká a Polygrafická) pro cca 2500 obyvatel má vydané souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí a nyní je ve fázi přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí.

Záměr terminál Malešice je umístěn ve východní části Prahy, odkud je ve vzdálenosti pouhých cca 6,5 km vzdušnou čarou obdobný, větší a funkční terminál pro kombinovanou přepravu (vlakovou a kamionovou). Poukazujeme na to, že na stejné straně Prahy se mají nacházet dvě překladiště? Pokud je důvodem vybudování překladiště odlehčení dopravy, citujeme: „Umístěním terminálu do

Malešic tak má potenciál mírné redukce vozokilometrů tranzitní těžké nákladní dopravy, protože část průjezdu přes město se nerealizuje“, je zvolená oblast absolutně nevhodná a pokud zpracovatel má na mysli cca 6,5 km a chce dát těch cca 6,5 km do roviny se zhoršeným životním prostředím již tak exponované části Malešic včetně zdraví místních obyvatel, MČ Praha 10 s tímto nemůže souhlasit. Jak tedy bude docházet k razantnímu krácení přepravních vzdáleností po silnicích? Pokud by byl terminál vybudován na západním okraji Prahy, možná by to mohlo mít určitý význam pro odlehčení kamionové dopravy tak, aby nákladní auta nemusela projíždět či objíždět celou Prahu. Umístění druhého překladiště v této oblasti postrádá logiku věci.

Pokud má dovezené zboží sloužit pro občany Prahy, MČ postrádá v záměru rozpracování návaznosti další logistiky či skladových potřeb pro uskladňování dovezeného zboží. MČ považuje chybějící informaci v předložené dokumentaci jako zásadní nedostatek. Ze záměru není zřejmé, jaký dopad budou mít další navazující nezbytné činnosti spojené s logistickým centrem na tuto část Prahy.

V předkládaném záměru je dále časový nesoulad v odbavování vlakových souprav. Ve výčtu navrhovaných kapacit v úvodní části je uveden počet odbavených vlaků během 24 hodin – celkem tři soupravy. Ovšem v části E dokumentace se předpokládá odbavení 3 souprav pouze v denní dobu. Denní pracovní doba je určena od 6:00 do 22:00, což je v celkovém součtu o 8 hodin méně. Kolik tedy bude ve skutečnosti odbaveno souprav v průběhu jednoho dne?

#### **Vlastní dokumentace záměru:**

##### Zemědělský půdní fond (ZPF):

Záměr je umístěn převážně na pozemcích zemědělského půdního fondu. Jedná se celkem o cca 10,6 ha hodnotné zemědělské půdy - hnědozemě, která je v současné době agrotechnicky obdělávána a z pohledu zákona č. 394/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu tedy plně funkční. Vzhledem k ploše, která je plánovaná k odnětí ze ZPF, souhlas vydává Ministerstvo životního prostředí.

Upozorňujeme, že zemědělský půdní fond je základním přírodním bohatstvím naší země, nenahraditelným výrobním prostředkem umožňujícím zemědělskou výrobu a je jednou z hlavních složek životního prostředí. Ochrana zemědělského půdního fondu, jeho zvelebování a racionální využívání jsou činnosti, kterými je také zajišťována ochrana a zlepšování životního prostředí. Podle předložené dokumentace dojde k nevratnému záboru a likvidaci této plochy. Na základě pedologického průzkumu je stanovena navrhovaná hloubka skrývky humusových horizontů mocností od 0,6 do 1 m. Z výše uvedeného vyplývá, že vznikne cca  $0,8 \times 106000 = 84\,800 \text{ m}^3$  zeminy, se kterou je potřeba dle uvedeného zákona nakládat tak, aby nedocházelo k jejímu znehodnocení. Ačkoliv se jedná o velké množství zeminy, v záměru chybí představa o jejím možném využití, které by bylo v souladu s uvedeným zákonem a splňovalo by principy ochrany přírodního bohatství.

Vliv na biologickou rozmanitost (fauna, flóra a ekosystémy):

V záměru je navrženo pokácet 489 kusů stromů a 1135 m<sup>2</sup> keřových porostů. Dle dřívější právní úpravy souvislé keřové porosty do výměry 40 m<sup>2</sup> (pokud nebyly součástí významného krajinného prvku) nepodléhaly povolovacímu režimu za žádných okolností.

Nyní dle vyhlášky 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, v platném znění, povolovacímu režimu podléhají i prostorově velmi malé zapojené porosty dřevin, pokud v součtu s dalšími zároveň kácenými porosty dosahují příslušné limitní hodnoty 40 m<sup>2</sup>. Znamená to, že povolovacímu režimu nebude podléhat pouze 540 m<sup>2</sup>, jak dokumentace uvádí, ale veškerých 1135 m<sup>2</sup> keřových porostů. Předložená dokumentace tak dostatečně nereflektuje změny v legislativě.

K výsadbě je navrženo 62 kusů vysokokmenných stromů, 608 kusů keřů a 686 kusů popínavých keřů.

Náhradní výsadbou v žádném případě nedojde ke kompenzaci ekologické újmy, která pokácením dřevin v území vznikne.

Tyto dřeviny, rostoucí převážně mezi železniční tratí a obhospodařovaným polem, vytváří (jak uvádí Přírodovědný průzkum) vhodné podmínky pro výskyt i hnízdění poměrně širokého spektra ptáků (37 druhů). Dále zde byl (v roce 2016) prokázán výskyt dvou ZCHD žab ropuchy obecné (*Bufo bufo*) a silně ohrožené ropuchy zelené (*Pseudepidalea viridis*). Dále zde během průzkumů byla v širším zájmovém území (mimo plochu záboru) zaznamenána přítomnost jednoho ZCHD plazů - ještěrky obecné (*Lacerta agilis*). Tyto druhy, které se zde vyskytovali nebo vyskytují jako migranti v suchozemské fázi života, ukazují na významnou funkci této zeleně. Její seskupení zároveň slouží jako zelený koridor pro pohyb živočichů.

V trase záměru byl zastižen jeden ZCHD bezobratlých – čmeláci rodu *Bombus*. V předložené dokumentaci je rozpor, kde na straně 165 a 192 zpracovatel uvádí, že vliv na populaci čmeláků bude zanedbatelný a nebudou navrhována žádná managementová opatření k ochraně bezobratlých a v příloze dokumentace č. 3 Přírodovědný výzkum (SUDOP PRAHA) na straně 16 je uvedeno, že i přes uvedené skutečnosti je nutné požádat o výjimku ze zákonů ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb. pro zjištěný rod čmelák (*Bombus sp.*).

Kromě ztráty funkce biotopu pro řadu popsanych živočichů dojde především ke ztrátě ostatních nezbytných funkcí zeleně. Lokalita popsaného záměru se nachází v již silně negativně zatěžovaném území (MO - doprava, Malešická teplárna – imise apod.). Stávající zeleň pozitivně ovlivňuje mikroklima lokality, především z hlediska tepelné bilance a relativní vlhkosti vzduchu. Zeleň má schopnost zvyšovat vlhkost vzduchu (v průměru o 5 – 7 %) několika způsoby: evapotranspirací (u vzrostlých stromů může transpirace představovat až 500 litrů vody za den), odparem rosy zkondenzované na povrchu vegetace a odparem zachycených srážek (intercepce). Betonové či asfaltové plochy se vlivem radiačního záření zahřívají na vyšší teplotu než okolí a probíhá tak tzv. sálavé záření, které hlavně v letních měsících negativně ovlivňuje klimatické podmínky

ve městech.

Jako další negativní vliv plánované výstavby je výrazné snížení možnosti vsakování přirozených srážek. Plocha navrhovaného terminálu představuje cca 7,5 ha, a ačkoliv to není ve zprávě specifikováno, lze předpokládat, že převážnou část budou tvořit zpevněné plochy. Veškerá srážková voda bude svedena do odlučovače ropných látek a následně přes retenční jímku (150 m<sup>3</sup>) vedena do kanalizační sítě. Je až zarážející, že v dnešní době, kdy vyspělé státy celého světa bojují s nepříznivými klimatickými změnami a většina evropských států včetně České republiky trpí nedostatkem vody, je předložen projekt, který nepočítá s alespoň částečným zasakováním srážkové vody či jejím dalším využitím, např. pro skrápění zpevněných ploch, zálivku zeleně, aj.

#### Nakládání s odpady:

Při realizaci záměru budou vznikat nejdříve odpady z výstavby a následně pak odpady z vlastního provozu.

#### Odpady vzniklé při výstavbě:

Při výstavbě bude objemově nejvíce tvořit výkopová zemina, vybouraný živičný povrch, bioodpad vzniklý z vykáčených stromů a vymýcených keřů, beton a směsný stavební odpad. Dále bude vznikat nebezpečný odpad, a to železniční pražce, zařazené dle vyhlášky 93/2016 Sb., katalog odpadů, pod kat. č. 17 02 04\* - Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky, zejména vybudováním a napojováním vlečky areálu na stávající koridor. Dle předložené dokumentace budou odpady již na staveništi tříděny a shromažďovány samostatně dle jednotlivých druhů a kategorií, dle zákona č. 185/2001 Sb., zákona o odpadech, v platném znění. Stavební odpady budou následně předány na různá zařízení dle druhu a způsobu využití či odstranění. V dokumentaci jsou taxativně vyjmenované jednotlivé druhy zařízení a jejich umístění.

#### Odpady z vlastní činnosti překladiště:

Při provozování překladiště budou vznikat odpady zejména z údržby mechanizační techniky, z drobných oprav kontejnerů, z údržby budov, odpad podobný komunálnímu odpadu a tříděný odpad (papír, plast, sklo...).

Upozorňujeme, že ve výčtu odpadů vznikajících při vlastní činnosti nejsou uvedeny kaly z čištění odpadních vod v místě jejich vzniku obsahující nebezpečné látky, uvedené pod kat. č. 19 11 05\* dle vyhlášky č. 93/2016 Sb. katalog odpadů, které budou vznikat v odlučovačích ropných látek.

Podle § 39 odst. 2 zákona o odpadech jsou původci odpadů povinni v případě, že produkuje nebo nakládají s více než 100 kg nebezpečných odpadů nebo s více než 100 t ostatních odpadů za kalendářní rok, zasílat každoročně do 15. února následujícího roku hlášení o druzích, množství a způsobech nakládání s nimi úřadu obce s rozšířenou působností podle místa provozovny. Vzhledem k charakteru záměru je velice pravděpodobné, že provoz překladiště vyprodukuje

nadlimitní množství zejména nebezpečných odpadů a vznikne tak zákonná povinnost podávání ročního hlášení.

### Hluková zátěž v lokalitě:

Pro ověření skutečné hladiny hluku v území bylo provedeno měření hluku, které provedla společnost ATEM ve dnech 4. a 5. června 2019 na dvou stanovištích.

Stanoviště 1 – bytový dům Ungarova 678/10 (1,65 m před fasádou ve výšce 5. NP);

Stanoviště 2 - rodinný dům Kolonie u obecné cihelny č. p. 680 (2 m před fasádou ve výšce 2. NP).

Na základě výsledků měření byla stanovena ekvivalentní hladina akustického tlaku zvuku na jednotlivých stanovištích pro denní a noční dobu. (stanoviště 2 pouze denní dobu)

Tab.: Výsledná ekvivalentní hladina akustického tlaku zvuku na stanovištích

Stanoviště	Interval	Celková hlučnost dB)
1	Denní doba	51,6
	Noční doba	54,6
2	Denní doba	59,0

Upozorňujeme, že provádění hlukové měření není objektivní. Měření bylo uskutečněno v červnu, kdy veškeré listnaté stromy a keře jsou olistěné, zeleň tak více pohlcuje tlakové vlny hluku. Referenční body nezohledňují místní reliéf, který v tomto případě může významně ovlivnit šíření hlukové vlny. Reliéf terénu směrem za ulicí Ungerova přechází do relativně většího svahu, což by měla zohledňovat i hluková studie. Zároveň MČ požaduje doplnit měření hluku i o situaci, kdy budou veškeré listnaté stromy a keře bez olistění. Z výše uvedeného vyplývá, že MČ považuje tyto spočítané hodnoty hluku za zavádějící.

### Ochrana ovzduší – imisní zátěže

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM10 a PM2,5 a benzo{a}pyren.

Jak je uvedeno v textu předložené dokumentace, ve výchozím stavu v zájmové oblasti – v blízkosti dopravního napojení záměru, u suspendovaných částic frakce PM10 a PM2,5 je již nyní limit překročen. Byla provedena podkladová rozptylová studie pro rok 2025, která potvrdila, že i v roce 2025 lze očekávat prakticky v celém zájmovém území hodnoty nad hranici směrné hodnoty WHO, tedy zvýšené zdravotní riziko, a to pro obě suspendované částice.

Hodnoty průměrných ročních koncentrací benzo{a}pyrenu jsou rovněž překročeny již ve výchozím stavu, naměřeno v rozmezí 0,6 – 1,1 ng.m-3. Tyto hodnoty jsou již nad hranici přijatelného rizika, která je dosažena při koncentraci 0,1 ng.m-3. Stejně jako u suspendovaných částic frakce PM10 a PM2,5, tak i u benzo{a}pyrenu je v rozptylové studii pro rok 2025 počítáno

s překročením imisních limitů a zároveň i hranice přijatelného rizika.

U hodnot sledovaného benzenu a oxidu dusičitého hodnoty nepřekračovaly hranici přijatelného rizika. Sledovaná hodnota benzenu byla těsně pod jeho hranicí.

Z výše uvedeného vyplývá, že vzhledem k dopravní situaci, která je v lokalitě východní části Prahy 10 již v současné době neúnosná, by další zvýšení znečištění ovzduší nepříznivě působilo na zdraví místních občanů. V roce 2016 byl Ministerstvem životního prostředí vypracován Program pro zlepšování kvality ovzduší v aglomeraci Praha, který nejenom monitoruje kvalitu ovzduší v Praze, ale zároveň i navrhuje opatření pro jeho zlepšení. Realizaci předloženého záměru do této lokality by odporovalo nejenom principům výše uvedeného Programu, ale i principům ochrany životního prostředí a ochrany zdraví občanů.

#### Z pohledu územního rozvoje:

Záměr kontejnerového terminálu Malešice je situován v zastavěném území Prahy v současné době s převážně průmyslově využívanými plochami. Navržený terminál leží ve správním území MČ Praha 10 a MČ Praha 14, na rozhraní katastrálních území Malešice, Hrdlořezy a Hloubětín. Překladiště má být umístěno v prostoru při ulicích Heldova a Ungarova a následně podél ulice Teplárenská za areálem Teplárny Malešice ve směru k ulici Průmyslová. Bytové domy v ulici Ungarova jsou umístěny ve vzdálenosti cca 160 metrů od navrhovaného terminálu. Překladiště je situováno na okraji průmyslové zóny Malešice, která je ze západu a severu ohraničena železniční tratí. Západně za tratí se nachází obytné komplexy Malešic a Strašnic, severně pak drobná průmyslová výroba, sklady, zahradnictví a zahrádkářské osady. Z východu plochu ohraničuje ulice Průmyslová.

Terminál Malešice je zakotven v Zásadách územního rozvoje (ZÚR), v platném územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy i v návrhu Metropolitního plánu. Přestože je uvedený záměr dlouhodobě v této lokalitě plánován, není jeho realizace ve vnitřní části hl. m. Prahy žádoucí, a to jak z hlediska nepochybného zhoršení kvality života v přilehlých čtvrtích, tak i z hlediska omezení rozvoje této lokality do budoucna. Obdobné logistické záměry nepatří na území městské aglomerace. Zájmem MČ Praha 10 je ochrana zdejších obyvatel a celková snaha o udržitelné životní prostředí a urbanistický rozvoj. Realizaci tohoto záměru by byly tyto cíle zásadně narušeny.

MČ Praha 10 dlouhodobě nepodporuje a nesouhlasí s umístěním železničního překladiště v oblasti Malešic, a to včetně jeho územní rezervy. MČ Praha 10 svou polohou patří do širšího centra metropole a území Malešicko – Strašnické průmyslové zóny považuje za území, kde v budoucnu předpokládá postupnou transformaci v novou městskou čtvrť, urbanizovaný prostor městského či velkoměstského charakteru, který se zapojí do organismu města. Dopravní dopady záměru by měly značný vliv na dopravní situaci a životní prostředí nejen v dané lokalitě, ale i navazujících částech MČ Praha 10.

MČ Praha 10 dlouhodobě projekt překladiště na území Malešic a navazujících katastrálních

územích odmítá. Ve spolupráci s MČ Praha 14 zabránila změně platného Územního plánu hl. m. Prahy, kdy bylo počítáno s dalším rozšířením funkční plochy, která by umožňovala výstavbu kontejnerového terminálu nebo obdobného zařízení na větším území. V rámci přípravy Metropolitního plánu opakovaně zástupci MČ Praha 10 upozorňovali při konzultačních jednáních na nesouhlas MČ Prahy 10 s navrženým řešením předmětné plochy na území Malešic, které znovu počítá s možností výstavby zařízení typu kontejnerového překladiště a zároveň i s rezervou pro jeho budoucí rozšíření.

MČ Praha 10 se vyjadřovala nesouhlasně již od zahájení prvního zjišťovacího řízení procesu EIA v roce 2006. Závěrem posledního zjišťovacího řízení č. j. MHMP 397706/2017 ze dne 16. 3. 2017 je budoucí provedení celého procesu posuzování vlivů záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Nyní je tento proces zahájen a MČ Praha 10 bude nadále trvat na svém nesouhlasném stanovisku s plánovaným umístěním překladiště Terminál Malešice.

Dlouhodobý nesouhlas s umístěním Terminálu Malešice MČ Praha 10 vyjádřila i jako jednu ze zásadních připomínek k návrhu Metropolitního plánu a jeho projednání dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon):

#### ■ **Lokalita 580/Malešická průmyslová oblast**

– 630/580/1003 City-logistický terminál Praha-Malešice — návrh

– 630/901/1005 City-logistický terminál Praha-Malešice — územní rezerva

*Dlouhodobě nesouhlasíme s umístěním železničního překladiště včetně jeho územní rezervy. Praha 10 svou polohou patří do širšího centra metropole a území Malešicko – Strašnické průmyslové zóny považujeme za území, které se v budoucnu bude transformovat v novou městskou čtvrť, urbanizovaný prostor městského či velkoměstského charakteru zapojený do organismu velkoměsta, proto umístění železničního překladiště považujeme za nepřijatelné.*

– Vymezení Malešické průmyslové oblasti jako stabilizované lokality s typem struktury areál produkce a produkčním využitím území

*Dlouhodobě vnímáme toto území naopak jako transformační plochu s potenciálem pro vznik nové městské čtvrti, tedy urbanizovaného prostoru městského či velkoměstského charakteru. Požadujeme zařazení lokality na seznam s prioritou zpracování ÚPČP.*



**Závěrečné shrnutí:**

K záměru „Terminál Malešice“, jehož dokumentaci obdržela MČ Praha 10 dne 5. 11. 2019 v rámci posouzení dokumentace vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,

**1) Městská část Praha 10 požaduje veřejné projednání ve smyslu § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, k předložené dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a k tomuto dále doplňujeme:**

Městská část Praha 10 by uvítala veřejné projednání, které bychom preferovali uspořádat v prostorách Úřadu MČ Praha 10. Prostory jsou k veřejnému projednání vhodné, nedávno zde úspěšně proběhlo veřejné projednání záměru „Sjednocení technické a roční kapacity ZEVO Malešice“ na životní prostředí podle zákona v gesci MŽP. Dále je dle § 17 odst. 2 příslušný úřad povinen zajistit, aby se nařízené veřejné projednání konalo nejpozději 30 dnů po uplynutí lhůty pro vyjádření k dokumentaci. Při vyjádření k dokumentaci do 30 dnů od lhůty pro vyjádření vychází termín 30 dnů na 30. 12. 2019. Vzhledem k rozsahu záměru a velkému dopadu na okolní území požadujeme termín uspořádání veřejné projednání v delším časovém horizontu než do 30 dnů od uplynutí lhůty pro vyjádření k dokumentaci, aby byl dán prostor pro všechny jednotlivé účastníky.

Městská část Praha 10 požaduje konání veřejného projednání. Tak aby byla veřejnost seznámena s dílčími variantami záměru, mohla se k nim vyjádřit a zároveň, byl dostatečný časový prostor, který požaduje zákon, pro případné vrácení všech verzí dokumentace k doplnění nebo jejímu přepracování.

**2) Městská část Praha 10 požaduje vrácení předložené dokumentace, dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, k doplnění oznamovateli z následujících důvodů:**

Předloženou dokumentaci hodnotíme jako nedostatečně zpracovanou z hlediska řady kapitol. Navrhujeme proto tato konkrétní doplnění k předložené dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí záměru „Terminál Malešice“:

Po podrobném prostudování předložené dokumentace a shledání, že neobsahuje náležitosti požadované zákonem, požaduje MČ Praha 10 vrácení dokumentace k jejímu dopracování a to zejména v oblastech:

- Hluk: doplnit měření hluku v situaci bez olistění stromů a keřů
- Hluk: jasně zpřesnit, pro které části záměru je uvažována tzv. SHZ – stará hluková zátěž; chybí jednoznačný závěr, zda bude tohoto institutu využito nebo nikoliv

- Hluk: zpracovat plán kompenzačních opatření pro základní limity hlukové zátěže, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
- Hluk: z hlediska dostupných technologií je využito starší metody vyhodnocení; pro hluk z železnice požadujeme vyhodnotit alternativní akustickou studii dle interních postupů provozovatele železnice (SŽDC s.o.), který vyžaduje používání moderních hlukových software (zde použit program Hluk+, který je odbornou veřejností vnímám jako zastaralý) pro vyhodnocení hluku ze železniční dopravy, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
- Hluk: doplnit, na základě jakých výpočtů byla stanovena výška PHS 5 m a 8 m?
- Ovzduší - doplnit a zohlednit v rozptylové studii a dokumentaci vlivů na veřejné zdraví vliv dieselagregátů při provozu záměru
- Ovzduší: odůvodnit výskyt benzenu a vysvětlit jeho vyšší hodnoty, které jsou nadlimitní a přijmout taková opatření, která minimalizují vliv na veřejné zdraví
- Ovzduší: stanovit podmínky pro dlouhodobou inverzi, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
- Ovzduší: navrhnout konkrétní lokální mitigační opatření (uvedena jsou pouze opatření adaptační) v reakci na změny klimatu a formou kompenzací se na nich finančně podílet, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
- Voda: oznamovatelem není specifikováno technologické řešení dešťové kanalizace, není uspokojivě vyhodnoceno nakládání s dešťovou vodou; zpracovat podrobný plán využití dešťových vod z hlediska ekologických funkcí krajiny a environmentálně šetrného provozu uvažovaného záměru, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
- Ochrana přírody: požadujeme specifikovat uložení velkého množství půdy ze ZPF s ohledem na její budoucí využití tak, aby se předcházelo degradaci a nebyla zmařena její původní funkce, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
- Ochrana přírody: biologický průzkum: požadujeme doplnit stručné srovnání mezi průzkumem v roce 2016 a doprůzkumem v roce 2019; v podmínkách zohlednit aktualizaci průzkumů před vydáním rozhodnutí v navazujících řízeních, ve smyslu zákona EIA, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
- Ochrana přírody: doplnit podrobný plán sadových úprav, ještě v dokumentaci EIA. Podrobně bylo zpracováno pro sousední stavbu „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. Stavba“, požadujeme i pro tuto stavbu, která bezprostředně souvisí s železniční dopravou v oblasti, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA

- Veřejné zdraví: není uspokojivě řešeno a podána dostatečná informace o vlivu nočního provozu na životní prostředí a veřejné zdraví; oznamovatel sice vylučuje noční provoz terminálu, ale má se za to, že podobně fungující terminál v nočním režimu bude produkovat světelné záření (úklid, údržbové práce, noční provoz nestihnutý denní provoz apod.), toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA

- Podmínky EIA: Městská část Praha 10 požaduje doplnit kompenzační opatření na lidská sídla v okolí záměru, postprojektovou analýzu EIA záměru a pravidelné sledování hlukové zátěže, světelného znečištění, znečištění ovzduší, bilanci povrchových vod, monitoring spodních vod v okolí záměru a monitoring dopravní zátěže způsobené provozem záměru a její vliv na životní prostředí a veřejné zdraví; podílet se finančně na konkrétních kompenzacích ve veřejném prostoru po předchozí dohodě s Městskými částmi Praha 9, 10, 14 a Praha - Štěrboholy a dalšími částmi Prahy, které budou zasaženy vyvolanou kamionovou dopravou. Dohody konkretizovat před vydáním stanoviska EIA. Toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA.

Nad rámec předloženého a vzhledem k dalším okolnostem, které nebyly Městské části Praha 10 známi v době podání připomínek k oznámení EIA v roce 2017, požadujeme tato další doplnění do dokumentace vlivů na životní prostředí k záměru „Terminál Malešice“:

Jak bylo uvedeno výše, dlouhodobý nesouhlas s umístěním Terminálu Malešice MČ Praha 10 vyjádřila i jako jednu ze zásadních připomínek k návrhu Metropolitního plánu a jeho projednání dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

Nejen při aktuálně probíhajících vypořádání připomínek Městská část Praha 10 dlouhodobě uplatňuje názor, že celá lokalita Malešicko-Strašnické průmyslové zóny by měla do budoucna významně změnit svůj charakter a využití jednotlivých technologických provozů by mělo být postupně nahrazováno smíšenou funkcí využití pro potřeby bydlení a nerušící výroby. Tento postoj se hrubě neztotožňuje s plánovaným záměrem „Terminál Malešice“. Městská část Praha 10 v této souvislosti poukazuje na skutečnost, že sama jedná s představiteli hl. m. Prahy, Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy a vlastníky pozemků v průmyslové zóně o budoucím využití území. Povolení záměru v podobně plánované kapacitě jako „Terminál Malešice“ by významně ohrozil budoucí udržitelný rozvoj území.

MČ Praha má za to, že součástí posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví má proto v případě tohoto záměru být také posouzení vlivu záměru na trvale udržitelný rozvoj území. Požadavkem na toto doplňující posouzení jsou podrobné projednání s vlastníky dotčených okolních pozemků, informování majitelů okolních technologických provozů o záměru „Terminál Malešice“, analýza širších vztahů a zejména analýza rizik záměru, která prokáže, že záměr neznemožní do budoucna udržitelný rozvoj území v lokalitě Malešic. Městská část Praha 10 tento dodatečný požadavek odůvodňuje vlastním přístupem k udržitelnému rozvoji, kdy sama chápe zcela odlišně budoucí rozvoj Malešicko-Strašnické průmyslové zóny a zároveň od jara letošního roku zpracovává vlastní Strategický plán udržitelného rozvoje pro období 2020 – 2030. Terminál Malešice by významně poškodil rozvojové záměry MČ. Požadujeme posouzení analýzou rizik.

Metodiku analýzy požadujeme konzultovat včetně dalšího postupu, v případě uložení oznamovateli, s Městskou částí Praha 10. Důrazně žádáme tuto analýzu rizik uložit oznamovateli již v rámci řízení EIA jako součást doplnění dokumentace posouzení vlivů na životní prostředí.

**3) Městská část Praha 10 požaduje vrácení předložené dokumentace, dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, k přepracování oznamovateli z následujících důvodů:**

Městská část Praha 10 požaduje vrácení dokumentace oznamovateli k přepracování z následujících důvodů. Městská část Praha 10 má za to, že oznamovatel nedostatečně vyhověl podmínkám a doporučením, které uvádí Závěr zjišťovacího řízení (ZZŘ) k tomuto záměru. Zejména v těchto bodech, je vypořádání nedostatečné a zakládá z pohledu MČ Praha 10 důvod k vrácení a přepracování dokumentace, její části Vypořádání podmínek závěru zjišťovacího řízení vydaného dne 16. 3. 2017 MHMP pod číslem jednací MHMP 397706/2017. Řada bodů této kapitoly je zpracována tendenčním způsobem, který neuvádí všechna aktuální fakta v době podání dokumentace vlivů na životní prostředí. Některá tvrzení jsou uváděna ve výhradně výhodném tvrzení pro oznamovatele. Tímto způsobem došlo z pohledu MČ k závažnému a celkově špatně pojatému ke zpracování dokumentace vlivů na životní prostředí. Ta má tak celou řadu zcela zásadních nedostatků, pro které požadujeme její vrácení oznamovateli k přepracování:

Oznamovatel k bodu 3 ZZŘ sice zpracoval podrobnou dopravní studii, ale tato v závěru své analytické části, Dopravně-inženýrském podkladu od Technické správy komunikací a.s., který je nedílnou přílohou dokumentace EIA ve svém záměru jasně konstatuje, že záměrem dojde k přetížení okolní komunikační sítě o 252 jízdy (obousměrně) převážně kamionové dopravy. S tímto tvrzením se dokumentace nijak zásadně nevyrovnává. Navíc je v dokumentaci EIA uváděn v souhrnné navržené kapacitě nižší počet obrátek kamionů, než hodnotila studie TSK. Tento rozpor je zmatečný a svědčí o v dokumentaci nižší deklarované kapacitě záměru, než je ta skutečně zamýšlená. Záměr zatíží již dnes přetíženou dopravní komunikaci ul. Průmyslová. Podle dostupných informací z internetu je plánované zkapacitnění této ulice rozloženo do několika etap, které se časově kryjí s fází výstavby záměru a počátečního období jeho realizace. Komunikace tak nemůže být dopravním přivaděčem významně vzrůstající kamionové dopravě v této oblasti.

Oznamovatel v dokumentaci nedořešil bod 4 ZZŘ. V textu dokumentace EIA je tato podmínka ze zjišťovacího řízení, kdy je doporučeno zprovoznit dopravu až po realizaci východní části této důležité pražské dopravní stavby. Trasa Pražského okruhu v úseku Běchovice – Průhonice je dosud ve stádiu přípravy a není vyloučena změna jejího trasování. Kamionová doprava navíc do vnitřního města v uvedeném rozsahu rozhodně nepatří. Samotný text, který oznamovatel k tomuto bodu uvádí, končí informací, že „dne 24. 7. 2019 se v Praze – Uhřetěvsi uskutečnil ústní projednání územního řízení“. Tento v současné době již překonaný termín není blíže vysvětlen, není známa prokazatelná a projednaná vazba na stavbu SOKP 511. Městská část Praha 10 požaduje, aby oznamovatel projednal časovou souslednost záměru „Terminál Malešice“ s investorem stavby SOKP 511, kterým je Česká republika, zastoupená Ředitelstvím silnic a dálnic, státní příspěvkovou organizací zřízenou Ministerstvem dopravy ČR. A závěry z těchto jednání zohlednil

v harmonogramu případné realizace minimalistické varianty záměru, která ale bude dále zohledňovat další vznesené připomínky.

V bodě 5 podmínek ZZŘ oznamovatel naprosto nedostatečně komunikoval s hl. m. Prahou a ignoroval veřejně známé informace o úpravě projektu Městského okruhu (MO). Dokumentace EIA uvádí starou verzi projektu MO, která byla nově schválena v upravené studii. Urbanisticko-dopravní studie byla usnesením č. 2309 dne 4. 11. 2019 schválena Radou hl. m. Prahy k dalšímu rozpracování v rámci projektových prací DUR. Tedy v době před předložením dokumentace EIA k posouzení vlivů na životní prostředí. Prověření napojení na upravené pozemní komunikace tak není relevantní a mělo by být přepracováno.

Bod 6 podmínek ZZŘ odkazuje na projednání varianty C, kterou ale dále oznamovatel považuje za překonanou. Uvedené tvrzení naopak usvědčuje oznamovatele z toho, že i nadále uvažuje o původních variantách a skutečnosti, že nedošlo k vyloučení předchozích variant z oznámení EIA. Požadujeme projednání varianty D s MHMP a PČR a doložení jejich vyjádření.

K bodu 7 ZZŘ upozorňujeme, že na základě usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 11/12 ze dne 14. 11. 2019 k „návrhu na poskytnutí finančních prostředků formou účelovou investiční dotace pro MČ Praha 10 na zpracování projektové dokumentace železniční zastávky Praha - Depo Hostivař“ došlo k zahájení příprav projektové dokumentace pro železniční zastávky Depo Hostivař a tuto skutečnost je zohlednit v případných podmínkách EIA, a v případě vrácení dokumentace vedle SŽDC, s. o. konzultovat nově potřeby městské železnice také s Městskou částí Praha 10.

V bodě 9 podmínek ZZŘ (podobně jako v dokumentaci EIA) není výslovně uvedeno, že varianty A, B nebo C nebudou dále realizovány. Dokonce zde oznamovatel uvádí, že „předkládá pouze variantu D“, ale tento fakt sám o sobě ve spojení s dalšími tvrzeními uvedenými v dokumentaci EIA nezavádá zárukám, že do budoucna nebude záměr kapacitně navyšován. Absence výslovného a kategorického nevyloučení variant uvedených v oznámení je z pohledu Městské části Praha 10 nejen zásadním důvodem k vrácení a přepracování dokumentace, ale také důvodem pro vydání nesouhlasného závazného stanoviska k záměru „Terminál Malešice“, jak je uvedeno v tomto vyjádření dotčeného územního samosprávného celku dále.

V bodě 14 podmínek ZZŘ investor nevypracoval samostatný projekt sadových úprav celého okolí záměru. Je pouze zpracován standardní dendrologický průzkum. I v tomto případě žádáme vrátit dokumentaci EIA oznamovateli k přepracování. Projekt sadových úprav požadujeme ještě ve stádiu EIA konzultovat s Odborem životního prostředí, dopravy a rozvoje ÚMČ Praha 10 a Odborem ochrany prostředí MHMP. Nesouhlasíme s odložením projektu sadových úprav do dalších stupňů projektové dokumentace.

K podmínce a doporučení zohlednění studie tzv. City logistiky Městská část Praha 10 konstatuje, že oznamovatel předložil dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí pro záměr Terminál Malešice předčasně. Tato jmenovaná studie byla Zastupitelstvem hl. m. Prahy, které svým

usnesením číslo č. 29/89 ze dne 14. 9. 2017 k petici „NE překladišti Malešice“, doporučilo vznik studie Radě hlavního města Prahy. Rada hl. m. Prahy následně uložila vznik studie City logistiky členovy RHMP s kompetencí v oblasti dopravy a dále Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Studie však dosud nebyla schválena a zveřejněna. Tímto zásadním faktem má Městská část Praha 10 za to, že předložená dokumentace vlivů na životní prostředí nevyhovuje potřebám trvale udržitelného rozvoje hl. m. Prahy a požaduje, aby byla existence studie City logistiky ze strany oznamovatele písemně projednána s Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy. A to za účasti zástupců dotčených městských částí, které budou moci vznést připomínky ke studii ještě před jejím oficiálním schválením. Tento příslib MČ Praha 10 získala při jednáních se zástupci hl. m. Prahy.

Připomínáme, že Petici NE překladišti Malešice podepsalo celkem 1866 petentů, převážně bydlištěm v lokalitě zamýšleného záměru a okolních městských částí. Dne 17. 10. 2017 byla na veřejném setkání, kterého se zúčastnili i zástupci MČ Praha 10, zástupcem investora záměru „Terminál Malešice“ veřejnosti (petičního výboru) i zástupcům hl. m. Prahy a MČ Praha 10 přislíbeno svolání „kulatého stolu“ k problematice terminálu. Tato důležitá diskuze se však nikdy neuskutečnila a investor prakticky opakovaně prokázal (poprvé svým podáním oznámení EIA v době vánočních svátků v roce 2016), že mu v žádném případě nejde o roli veřejnosti a místních samospráv, které jsou i přes některé přísliby setrvale obcházeny. Podmínky ke snižování negativních vlivů na životní prostředí a jsou ostatně v samotné dokumentaci vlivů na životní prostředí uvedeny pouze v minimálním rozsahu. O kompenzačních opatření se neuvažuje vůbec, přestože se nacházíme ve vnitřní části hl. m. Prahy a záměr bezprostředně sousedí s lidskými sídly, sportovními plochami a lokálním centrem místního kulturního dědictví. Ve studii krajinného rázu je místní kulturní dědictví marginalizováno, nejsou zachyceny aktuální snahy místních spolků o obnovu památek a praktická péče o památky ze strany hl. m. Prahy i MČ Praha 10. Ke zpřístupnění nebo revitalizaci některých památek došlo v posledních několika měsících (o dalších se uvažuje v horizontu jednotek měsíců či let).

Oznamovatelem byla zcela pominuto přehledné zpracování a vyhodnocení tzv. nulové varianty, které by umožnilo významně přehlednější orientaci připomínkující veřejnosti a dotčené veřejnosti. Absence tzv. „nulové varianty“, která je uvedena jako doporučení ZZŘ je z pohledu Městské části Praha 10 zásadním důvodem k vrácení a přepracování dokumentace EIA k záměru „Terminál Malešice“.

**4) Městská část Praha 10 požaduje vydání nesouhlasného závazného stanoviska k předložené dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, z následujících důvodů:**

Městská část Praha 10 má za to, že předložená dokumentace vlivů na životní prostředí v podobě, tak jak je předložena oznamovatelem zcela a trvale nevyklučuje do budoucna další rozšíření záměru. Má se za to, že oznamovatel by mohl postupně formou rozšiřování kapacity záměru při projednávání v navazujících řízeních ve smyslu §3, písmena g) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, záměr navyšovat až směrem k původně navrhovaným variantám A, B a C, nebo dokonce i vyšším kapacitám. V dokumentaci vlivů na

životní prostředí není dostatečně odůvodněno odstoupení od variant navrhovaných v oznámení. Oznamovatel pouze uvádí, že nově zařazená varianta D záměru „Terminál Malešice“ je reakcí na závěr zjišťovacího řízení. Investor v kapitole E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU pouze konstatuje, že „nemá v plánu navrhovat varianty jiného rozsahu“, ale výslovně neuvádí vyloučení realizace těchto variant do budoucna. Pokud by byl text dokumentace vykládán extenzivním pojetím, tak není vyloučeno, že investor do budoucna bude realizovat varianty „totožného“ nebo „obdobného“. Tyto sice neprošly celým posuzovacím procesem, ale byly v oznámení, potažmo dokumentaci EIA uvedeny a budou dodatečně povoleny tzv. verifikačním stanoviskem, které vylučuje z připomínkovacího procesu veřejnost, dotčenou veřejnost a dotčené samosprávné územní celky. Tito se mohou odvolávat až proti rozhodnutí vydanému v konkrétním navazujícím řízení.

Městská část Praha 10 proto požaduje vydání nesouhlasného závazného stanoviska k předložené dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, pro oznamovatelem předložené, ale nevyložené varianty záměru, které oznamovatel označuje jako variantu A, variantu B a variantu C. Dle názoru Městské části Praha 10 jejich dalším neposouzením v dokumentaci vlivů na životní prostředí investor připustil, že tyto varianty nejsou v tuto chvíli akceptovatelné a mají významně negativní vliv na životní prostředí.

Městská část Praha 10 dále požaduje vydání nesouhlasného závazného stanoviska k předložené dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, pro oznamovatelem předloženou variantu záměru, kterou oznamovatel označuje jako variantu D, pokud:

- Oznamovatel nepřepracuje a nedoplní vrácenou dokumentaci podle vyjádření k dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí, které posuzovatel obdržel v zákonném termínu od 31. 10. 2019 do 2. 12. 2019, resp. do doby konání veřejného projednání ve smyslu § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, kde mohou být vzneseny poslední připomínky ze strany veřejnosti, dotčené veřejnosti a dotčených orgánů zemní samosprávy a státní správy;
- Příslušný úřad či zpracovatel posudku posoudí, že záměr má významně negativní vliv na životní prostředí. MČ Praha 10 bez výše uvedených a požadovaných doplnění dokumentace posouzení vlivů na životní prostředí není v daném čase samostatně schopna vyhodnotit všechny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Městská část Praha 10 v souvislosti se svým požadavkem na vydání nesouhlasného závazného stanoviska pro variantu D záměru „Terminál Malešice“ dále uplatňuje názor, že záměr má významně negativní vliv na životní prostředí, veřejné zdraví a trvale udržitelný rozvoj území, které bude zasaženo záměrem. Toto tvrzení z pohledu Městské části Praha 10 kumulativně a společně prokazují připomínky účastníků tohoto řízení, zejména dotčených územních samosprávných celků, veřejnosti a dotčené veřejnosti ve smyslu §3, písm. d), i), h) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Přestože je uvedený záměr dlouhodobě v této lokalitě plánován (ZÚR, platný ÚP HMP, atd.), není jeho realizace ve vnitřní části hl. m. Prahy žádoucí, a to jak z hlediska nepochybného zhoršení kvality života v přilehlých čtvrtích, tak i z hlediska omezení rozvoje této lokality do budoucna. Obdobné logistické záměry nepatří na území městské aglomerace. Zájmem MČ Praha 10 je ochrana zdejších obyvatel a celková snaha o udržitelné životní prostředí a rozvoj. Realizací tohoto záměru by byly tyto cíle zásadně narušeny. **Z tohoto hlediska Městská část Praha 10 zásadně a dlouhodobě nesouhlasí s realizací záměru „Terminál Malešice“.**



Městská část Praha 10

## ZASTUPITELSTVO MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 10

### Usnesení

Zastupitelstva městské části Praha 10

číslo 12/2/2019

ze dne 25. 11. 2019

#### **k informaci o průběhu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) k záměru „Terminál Malešice“**

Zastupitelstvo městské části Praha 10

#### **I. nesouhlasí**

se záměrem „Terminál Malešice“ na území MČ Praha 10

#### **II. ukládá**

##### **1. Radě MČ Praha 10**

1.1. odeslat odboru ochrany prostředí MHMP připomínky MČ Praha 10 k dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů tak, aby:

- a) byl vznesen požadavek na uspořádání veřejného projednání na území MČ Praha 10, a to v termínové součinnosti s MČ Praha 10;
- b) byl vznesen požadavek na vrácení dokumentace EIA k jejímu dopracování;
- c) byl vznesen požadavek na vydání nesouhlasného závazného stanoviska EIA

Termín: 2. 12. 2019

1.2. informovat ZMČ o odeslaných připomínkách dle bodu II. 1./1.1. a o dalším průběhu projednání EIA „Terminál Malešice“

Termín: 31. 1. 2020

- 2 -



Renata Chmelová  
starostka



Ing. Jana Komrsková  
I. místostarostka



Předkladatel: Ing. arch. Valovič, místostarosta  
Číslo tisku: P10-125012/2019

Příloha č. 2. Dopis s vyjádřením MČ Praha 10 k dokumentaci vlivů záměru „Terminál Malešice“ na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí



Úřad městské části Praha 10  
Kancelář starostky

Váš dopis: MHMP 2207242/2019  
Naše značka:  
Vyřizuje linka: Dufková/358  
V Praze dne:

Ing. Jana Cibulková  
vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní  
prostředí  
Odbor ochrany prostředí

Magistrát hl. m. Prahy  
Mariánské nám. 2  
110 01 Praha 1

**Věc: Vyjádření MČ Praha 10 k dokumentaci vlivů záměru „Terminál Malešice“ na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí**

Vážená paní vedoucí,

na základě rozeslání a zveřejnění dokumentace vlivů na životní prostředí záměru „Terminál Malešice“ podle § 8 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), pod č. j. MHMP 2207242/2019, doručeného na MČ Praha 10 dne 5. 11. 2019 s termínem pro zaslání vyjádření do 2. 12. 2019, Vám sdělujeme následující.

Předložený záměr zpracovává vliv plánovaného záměru na životní prostředí (EIA). Předmětná dokumentace vlivů záměru „Terminál Malešice“ na životní prostředí dle § 8 zákona v rozsahu podle přílohy č. 4. představuje záměr provozování překladiště kombinované dopravy (silniční a vlakové) společností Rail Cargo Terminal-Praha s.r.o., IČ: 24735377, Žerotínova 34/1132, 130 00 Praha 3, která je součástí nadnárodní skupiny Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft, se sídlem Wien, Rakouská republika. Zhotovitelem dokumentace je společnost SUDOP Praha a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3.

Původně byly předloženy 3 varianty A, B a C realizace překladiště, z nichž na základě závěru zjišťovacího řízení vydaného MHMP, dne 16. 3. 2017, byla navržena nově varianta D.

**Navržené kapacity překladiště:**

Celková plocha – 74 797 m<sup>2</sup>

Počet kontejnerů na překladišti – 900

Obslužné koleje 4 ks s užitnou délkou každá 700 m

Počet odbavených vlaků za 24 hodin – 3 soupravy  
Počet stání pro osobní automobily – 33  
Počet stání pro kamiony – 18  
Počet obrátek kamionů – 96 (v každém směru za období 6 :00- 22:00 hod v pracovní dny)  
Portálový elektrický jeřáb – 2 kusy s možností čtyř vrstev kontejnerů nad sebou  
Počet pracovních směn – 2 směny  
Počet zaměstnanců – 9 na jednu směnu

Plánovaná plocha nového překladiště je v současné době využívána jako orná půda.

Úvodní zdůvodnění záměru je postaveno tak, že společnost chce odlehčit nadměrné kamionové přepravě zboží po Praze. Je vyzdvížena priorita města, které má usilovat o lepší rozložení dopravní zátěže a optimalizaci dopravních toků zboží. Plánované překladiště má kombinovat vlakovou a kamionovou přepravu. Pro vyváženou logistiku zboží, které většinou pochází z velké vzdálenosti, vznikají logistická centra tzv. terminály, které zajišťují plynulý tok zboží. Každý terminál obsluhuje určitou spádovou oblast v okruhu cca 50 – 70 km. Plánovaný Terminál Malešice se nalézá uvnitř spádových oblastí okolních terminálů, jak je uvedeno v dokumentaci, nevytváří tak infrastrukturní pokrytí, jelikož spádová oblast je již bezpečně pokryta okolními terminály. Hlavní význam terminálu je tedy v potenciálu pomoci optimalizovat dopravní kroky při zásobování hl. města Prahy rozložením na více typů přepravy a možnost, citujeme: „razantního krácení přepravních vzdáleností po silnicích“, což by mělo mít příznivý vliv na životní prostředí.

Důvody záměru se zdají být rozumné, nicméně hlubším vzhledem do popisovaného záměru se odkryje řada nesrovnalostí, na které chce MČ Praha 10 poukázat.

Ve vzdálenosti 2,8 km od plánovaného Terminálu Malešice se již v minulosti nacházelo daleko větší a co do počtu úložných hal vybavenější nákladové nádraží Žižkov. Nádraží bylo vybudované v roce 1936, jeho běžný provoz byl ukončen v roce 2002, a následně v roce 2010 byla ukončena i vlaková doprava. Velkokapacitní nádraží (v dnešní terminologii logistické centrum) sloužilo k rychlé překládce zboží, zejména potravin, a současně mělo kapacity pro jejich skladování včetně vybudovaných velkokapacitních chladicích boxů. Celková rozloha nádraží byla cca 35 ha. Záměr postavit v roce 1936 na okraji města takovéto logistické centrum byl velice zajímavý a i zdařilý. V rámci urbanistického vývoje města, které se rychle rozrůstalo a jehož rychlost růstu se stále zvětšuje, umístění takového komplexu blízko centra nebylo pochopitelně udržitelné a původní záměr ustoupil projektům na moderní bydlení. Ambice Prahy stát se velkou a moderní evropskou metropolí tento růst jenom urychluje.

MČ Praha 10 je moderní městskou čtvrtí, která chce svým občanům poskytovat kvalitní a moderní bydlení v rovině udržitelného rozvoje s velkým důrazem na životní prostředí a kvalitu života. MČ Praha 10 je proto zásadně proti výstavbě nového překladiště ve vzdálenosti pouhých 2,8 km od původního nedávno zrušeného nákladového nádraží Žižkov. Ptáme se, jak dlouho bude trvat, než přirozený vývoj města překlene tuto vzdálenost, a my zde začneme stavět moderní obytná sídliště? A již nyní můžeme sdělit, že první záměr na výstavbu obytného areálu v okolí (*Malešice Polygrafická*, při ulici Černokostelecká a Polygrafická) pro cca 2500 obyvatel má vydané souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí a nyní je ve fázi přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí.

Záměr terminál Malešice je umístěn ve východní části Prahy, odkud je ve vzdálenosti pouhých cca 6,5 km vzdušnou čarou obdobný, větší a funkční terminál pro kombinovanou přepravu (vlakovou a kamionovou). Poukazujeme na to, že na stejné straně Prahy se mají nacházet dvě překladiště? Pokud je důvodem vybudování překladiště odlehčení dopravy, citujeme: „Umístěním terminálu do Malešic tak má potenciál mírné redukce vozokilometrů tranzitní těžké nákladní dopravy, protože část průjezdu přes město se nerealizuje“, je zvolená oblast absolutně nevhodná a pokud zpracovatel má na mysli cca 6,5 km a chce dát těch cca 6,5 km do roviny se zhoršeným životním prostředím již tak exponované části Malešic včetně zdraví místních obyvatel, MČ Praha 10 s tímto nemůže souhlasit. Jak tedy bude docházet k razantnímu krácení přepravních vzdáleností po silnicích? Pokud by byl terminál vybudován na západním okraji Prahy, možná by to mohlo mít určitý význam pro odlehčení kamionové dopravy tak, aby nákladní auta nemusela projíždět či objíždět celou Prahu. Umístění druhého překladiště v této oblasti postrádá logiku věci.

Pokud má dovezené zboží sloužit pro občany Prahy, MČ postrádá v záměru rozpracování návaznosti další logistiky či skladových potřeb pro uskladňování dovezeného zboží. MČ považuje chybějící informaci v předložené dokumentaci jako zásadní nedostatek. Ze záměru není zřejmé, jaký dopad budou mít další navazující nezbytné činnosti spojené s logistickým centrem na tuto část Prahy.

V předkládaném záměru je dále časový nesoulad v odbavování vlakových souprav. Ve výčtu navrhovaných kapacit v úvodní části je uveden počet odbavených vlaků během 24 hodin – celkem tři soupravy. Ovšem v části E dokumentace se předpokládá odbavení 3 souprav pouze v denní dobu. Denní pracovní doba je určena od 6:00 do 22:00, což je v celkovém součtu o 8 hodin méně. Kolik tedy bude ve skutečnosti odbaveno souprav v průběhu jednoho dne?

#### **Vlastní dokumentace záměru:**

##### Zemědělský půdní fond (ZPF):

Záměr je umístěn převážně na pozemcích zemědělského půdního fondu. Jedná se celkem o cca 10,6 ha hodnotné zemědělské půdy - hnědozemě, která je v současné době agrotechnicky obdělávána a z pohledu zákona č. 394/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu tedy plně funkční. Vzhledem k ploše, která je plánovaná k odnětí ze ZPF, souhlas vydává Ministerstvo životního prostředí.

Upozorňujeme, že zemědělský půdní fond je základním přírodním bohatstvím naší země, nenahraditelným výrobním prostředkem umožňujícím zemědělskou výrobu a je jednou z hlavních složek životního prostředí. Ochrana zemědělského půdního fondu, jeho zvelebování a racionální využívání jsou činnosti, kterými je také zajišťována ochrana a zlepšování životního prostředí. Podle předložené dokumentace dojde k nevratnému záboru a likvidaci této plochy. Na základě pedologického průzkumu je stanovena navrhovaná hloubka skrývky humusových horizontů mocnosti od 0,6 do 1 m. Z výše uvedeného vyplývá, že vznikne cca  $0,8 \times 106000 = 84\ 800 \text{ m}^3$  zeminy, se kterou je potřeba dle uvedeného zákona nakládat tak, aby nedocházelo k jejímu znehodnocení. Ačkoliv se jedná o velké množství zeminy, v záměru chybí představa o jejím možném využití, které by bylo v souladu s uvedeným zákonem a splňovalo by principy ochrany přírodního bohatství.

Vliv na biologickou rozmanitost (fauna, flóra a ekosystémy):

V záměru je navrženo pokácet 489 kusů stromů a 1135 m<sup>2</sup> keřových porostů. Dle dřívější právní úpravy souvislé keřové porosty do výměry 40 m<sup>2</sup> (pokud nebyly součástí významného krajinného prvku) nepodléhaly povolovacímu režimu za žádných okolností.

Nyní dle vyhlášky 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, v platném znění, povolovacímu režimu podléhají i prostorově velmi malé zapojené porosty dřevin, pokud v součtu s dalšími zároveň kácenými porosty dosahují příslušné limitní hodnoty 40 m<sup>2</sup>. Znamená to, že povolovacímu režimu nebude podléhat pouze 540 m<sup>2</sup>, jak dokumentace uvádí, ale veškerých 1135 m<sup>2</sup> keřových porostů. Předložená dokumentace tak dostatečně nereflektuje změny v legislativě.

K výsadbě je navrženo 62 kusů vysokokmenných stromů, 608 kusů keřů a 686 kusů popínavých keřů.

Náhradní výsadbou v žádném případě nedojde ke kompenzaci ekologické újmy, která pokácením dřevin v území vznikne.

Tyto dřeviny, rostoucí převážně mezi železniční tratí a obhospodařovaným polem, vytváří (jak uvádí Přírodovědný průzkum) vhodné podmínky pro výskyt i hnízdění poměrně širokého spektra ptáků (37 druhů). Dále zde byl (v roce 2016) prokázán výskyt dvou ZCHD žab ropuchy obecné (*Bufo bufo*) a silně ohrožené ropuchy zelené (*Pseudepidalea viridis*). Dále zde během průzkumů byla v širším zájmovém území (mimo plochu záboru) zaznamenána přítomnost jednoho ZCHD plazů - ještěrky obecné (*Lacerta agilis*). Tyto druhy, které se zde vyskytovali nebo vyskytují jako migranti v suchozemské fázi života, ukazují na významnou funkci této zeleně. Její seskupení zároveň slouží jako zelený koridor pro pohyb živočichů.

V trase záměru byl zastižen jeden ZCHD bezobratlých – čmeláci rodu *Bombus*. V předložené dokumentaci je rozpor, kde na straně 165 a 192 zpracovatel uvádí, že vliv na populaci čmeláků bude zanedbatelný a nebudou navrhována žádná managementová opatření k ochraně bezobratlých a v příloze dokumentace č. 3 Přírodovědný výzkum (SUDOP PRAHA) na straně 16 je uvedeno, že i přes uvedené skutečnosti je nutné požádat o výjimku ze zákonů ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb. pro zjištěný rod čmelák (*Bombus sp.*).

Kromě ztráty funkce biotopu pro řadu popsaných živočichů dojde především ke ztrátě ostatních nezbytných funkcí zeleně. Lokalita popsaného záměru se nachází v již silně negativně zatěžovaném území (MO - doprava, Malešická teplárna – imise apod.). Stávající zeleň pozitivně ovlivňuje mikroklima lokality, především z hlediska tepelné bilance a relativní vlhkosti vzduchu. Zeleň má schopnost zvyšovat vlhkost vzduchu (v průměru o 5 – 7 %) několika způsoby: evapotranspirací (u vzrostlých stromů může transpirace představovat až 500 litrů vody za den), odparem rosy zkondenzované na povrchu vegetace a odparem zachycených srážek (intercepce). Betonové či asfaltové plochy se vlivem radičního záření zahřívají na vyšší teplotu než okolí a probíhá tak tzv. sálavé záření, které hlavně v letních měsících negativně ovlivňuje klimatické podmínky ve městech.

Jako další negativní vliv plánované výstavby je výrazné snížení možnosti vsakování přirozených srážek. Plocha navrhovaného terminálu představuje cca 7,5 ha, a ačkoliv to není ve zprávě specifikováno, lze předpokládat, že převážnou část budou tvořit zpevněné plochy. Veškerá srážková voda bude svedena do

odlučovače ropných látek a následně přes retenční jímku (150 m<sup>3</sup>) vedena do kanalizační sítě. Je až zarážející, že v dnešní době, kdy vyspělé státy celého světa bojují s nepříznivými klimatickými změnami a většina evropských států včetně České republiky trpí nedostatkem vody, je předložen projekt, který nepočítá s alespoň částečným zasakováním srážkové vody či jejím dalším využitím, např. pro skrápění zpevněných ploch, zálivku zeleně, aj.

#### Nakládání s odpady:

Při realizaci záměru budou vznikat nejdříve odpady z výstavby a následně pak odpady z vlastního provozu.

#### Odpady vzniklé při výstavbě:

Při výstavbě bude objemově nejvíce tvořit výkopová zemina, vybouraný živiničný povrch, bioodpad vzniklý z vykáčených stromů a vymýcených keřů, beton a směsný stavební odpad. Dále bude vznikat nebezpečný odpad, a to železniční pražce, zařazené dle vyhlášky 93/2016 Sb., katalog odpadů, pod kat. č. 17 02 04\* - Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky, zejména vybudováním a napojováním vlečky areálu na stávající koridor. Dle předložené dokumentace budou odpady již na staveništi tříděny a shromažďovány samostatně dle jednotlivých druhů a kategorií, dle zákona č. 185/2001 Sb., zákona o odpadech, v platném znění. Stavební odpady budou následně předány na různá zařízení dle druhu a způsobu využití či odstranění. V dokumentaci jsou taxativně vyjmenované jednotlivé druhy zařízení a jejich umístění.

#### Odpady z vlastní činnosti překladiště:

Při provozování překladiště budou vznikat odpady zejména z údržby mechanizační techniky, z drobných oprav kontejnerů, z údržby budov, odpad podobný komunálnímu odpadu a tříděný odpad (papír, plast, sklo...).

Upozorňujeme, že ve výčtu odpadů vznikajících při vlastní činnosti nejsou uvedeny kaly z čištění odpadních vod v místě jejich vzniku obsahující nebezpečné látky, uvedené pod kat. č. 19 11 05\* dle vyhlášky č. 93/2016 Sb. katalog odpadů, které budou vznikat v odlučovačích ropných látek.

Podle § 39 odst. 2 zákona o odpadech jsou původci odpadů povinni v případě, že produkuje nebo nakládají s více než 100 kg nebezpečných odpadů nebo s více než 100 t ostatních odpadů za kalendářní rok, zasílat každoročně do 15. února následujícího roku hlášení o druzích, množství a způsobech nakládání s nimi úřadu obce s rozšířenou působností podle místa provozovny. Vzhledem k charakteru záměru je velice pravděpodobné, že provoz překladiště vyprodukuje nadlimitní množství zejména nebezpečných odpadů a vznikne tak zákonná povinnost podávání ročního hlášení.

#### Hluková zátěž v lokalitě:

Pro ověření skutečné hladiny hluku v území bylo provedeno měření hluku, které provedla společnost ATEM ve dnech 4. a 5. června 2019 na dvou stanovištích.

Stanoviště 1 – bytový dům Ungarova 678/10 (1,65 m před fasádou ve výšce 5. NP);

Stanoviště 2 - rodinný dům Kolonie u obecné cihelny č. p. 680 (2 m před fasádou ve výšce 2. NP).

Na základě výsledků měření byla stanovena ekvivalentní hladina akustického tlaku zvuku na jednotlivých stanovištích pro denní a noční dobu. (stanoviště 2 pouze denní dobu)

Tab.: Výsledná ekvivalentní hladina akustického tlaku zvuku na stanovištích

Stanoviště	Interval	Celková hlučnost dB)
1	Denní doba	51,6
	Noční doba	54,6
2	Denní doba	59,0

Upozorňujeme, že prováděné hlukové měření není objektivní. Měření bylo uskutečněné v červnu, kdy veškeré listnaté stromy a keře jsou olistěné, zeleň tak více pohlcuje tlakové vlny hluku. Referenční body nezohledňují místní reliéf, který v tomto případě může významně ovlivnit šíření hlukové vlny. Reliéf terénu směrem za ulici Ungerova přechází do relativně většího svahu, což by měla zohledňovat i hluková studie. Zároveň MČ požaduje doplnit měření hluku i o situaci, kdy budou veškeré listnaté stromy a keře bez olistění. Z výše uvedeného vyplývá, že MČ považuje tyto spočítané hodnoty hluku za zavádějící.

#### Ochrana ovzduší – imisní zátěže

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže byly sledovány imisní hodnoty pro oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM10 a PM2,5 a benzo{a}pyren.

Jak je uvedeno v textu předložené dokumentace, ve výchozím stavu v zájmové oblasti – v blízkosti dopravního napojení záměru, u suspendovaných částic frakce PM10 a PM2,5 je již nyní limit překročen. Byla provedena podkladová rozptylová studie pro rok 2025, která potvrdila, že i v roce 2025 lze očekávat prakticky v celém zájmovém území hodnoty nad hranicí směrné hodnoty WHO, tedy zvýšené zdravotní riziko, a to pro obě suspendované částice.

Hodnoty průměrných ročních koncentrací benzo{a}pyrenu jsou rovněž překročeny již ve výchozím stavu, naměřeno v rozmezí 0,6 – 1,1 ng.m-3. Tyto hodnoty jsou již nad hranicí přijatelného rizika, která je dosažena při koncentraci 0,1 ng.m-3. Stejně jako u suspendovaných částic frakce PM10 a PM2,5, tak i u benzo{a}pyrenu je v rozptylové studii pro rok 2025 počítáno s překročením imisních limitů a zároveň i hranice přijatelného rizika.

U hodnot sledovaného benzenu a oxidu dusičitého hodnoty nepřekračovaly hranici přijatelného rizika. Sledovaná hodnota benzenu byla těsně pod jeho hranicí.

Z výše uvedeného vyplývá, že vzhledem k dopravní situaci, která je v lokalitě východní části Prahy 10 již v současné době neúnosná, by další zvýšení znečištění ovzduší nepříznivě působilo na zdraví místních občanů. V roce 2016 byl Ministerstvem životního prostředí vypracován Program pro zlepšování kvality ovzduší v aglomeraci Praha, který nejenom monitoruje kvalitu ovzduší v Praze, ale zároveň i navrhuje opatření pro jeho zlepšení. Realizaci předloženého záměru do této lokality by odporovalo nejenom principům výše uvedeného Programu, ale i principům ochrany životního prostředí a ochrany zdraví občanů.

Z pohledu územního rozvoje:

Záměr kontejnerového terminálu Malešice je situován v zastavěném území Prahy v současné době s převážně průmyslově využívanými plochami. Navržený terminál leží ve správním území MČ Praha 10 a MČ Praha 14, na rozhraní katastrálních území Malešice, Hrdlořezy a Hloubětín. Překladiště má být umístěno v prostoru při ulicích Heldova a Ungarova a následně podél ulice Teplárenská za areálem Teplárny Malešice ve směru k ulici Průmyslová. Bytové domy v ulici Ungarova jsou umístěny ve vzdálenosti cca 160 metrů od navrhovaného terminálu. Překladiště je situováno na okraji průmyslové zóny Malešice, která je ze západu a severu ohraničena železniční tratí. Západně za tratí se nachází obytné komplexy Malešic a Strašnic, severně pak drobná průmyslová výroba, sklady, zahradnictví a zahrádkářské osady. Z východu plochu ohraničuje ulice Průmyslová.

Terminál Malešice je zakotven v Zásadách územního rozvoje (ZÚR), v platném územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy i v návrhu Metropolitního plánu. Přestože je uvedený záměr dlouhodobě v této lokalitě plánován, není jeho realizace ve vnitřní části hl. m. Prahy žádoucí, a to jak z hlediska nepochybného zhoršení kvality života v přilehlých čtvrtích, tak i z hlediska omezení rozvoje této lokality do budoucna. Obdobné logistické záměry nepatří na území městské aglomerace. Zájmem MČ Praha 10 je ochrana zdejších obyvatel a celková snaha o udržitelné životní prostředí a urbanistický rozvoj. Realizací tohoto záměru by byly tyto cíle zásadně narušeny.

MČ Praha 10 dlouhodobě nepodporuje a nesouhlasí s umístěním železničního překladiště v oblasti Malešic, a to včetně jeho územní rezervy. MČ Praha 10 svou polohou patří do širšího centra metropole a území Malešicko – Strašnické průmyslové zóny považuje za území, kde v budoucnu předpokládá postupnou transformaci v novou městskou čtvrť, urbanizovaný prostor městského či velkoměstského charakteru, který se zapojí do organismu města. Dopravní dopady záměru by měly značný vliv na dopravní situaci a životní prostředí nejen v dané lokalitě, ale i navazujících částech MČ Praha 10.

MČ Praha 10 dlouhodobě projekt překladiště na území Malešic a navazujících katastrálních územích odmítá. Ve spolupráci s MČ Praha 14 zabránila změně platného Územního plánu hl. m. Prahy, kdy bylo počítáno s dalším rozšířením funkční plochy, která by umožňovala výstavbu kontejnerového terminálu nebo obdobného zařízení na větším území. V rámci přípravy Metropolitního plánu opakovaně zástupci MČ Praha 10 upozorňovali při konzultačních jednáních na nesouhlas MČ Prahy 10 s navrženým řešením předmětné plochy na území Malešic, které znovu počítá s možností výstavby zařízení typu kontejnerového překladiště a zároveň i s rezervou pro jeho budoucí rozšíření.

MČ Praha 10 se vyjadřovala nesouhlasně již od zahájení prvního zjišťovacího řízení procesu EIA v roce 2006. Závěrem posledního zjišťovacího řízení č. j. MHMP 397706/2017 ze dne 16. 3. 2017 je budoucí provedení celého procesu posuzování vlivů záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Nyní je tento proces zahájen a MČ Praha 10 bude nadále trvat na svém nesouhlasném stanovisku s plánovaným umístěním překladiště Terminál Malešice.

Dlouhodobý nesouhlas s umístěním Terminálu Malešice MČ Praha 10 vyjádřila i jako jednu ze zásadních připomínek k návrhu Metropolitního plánu a jeho projednání dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon):

**Lokalita 580/Malešická průmyslová oblast**

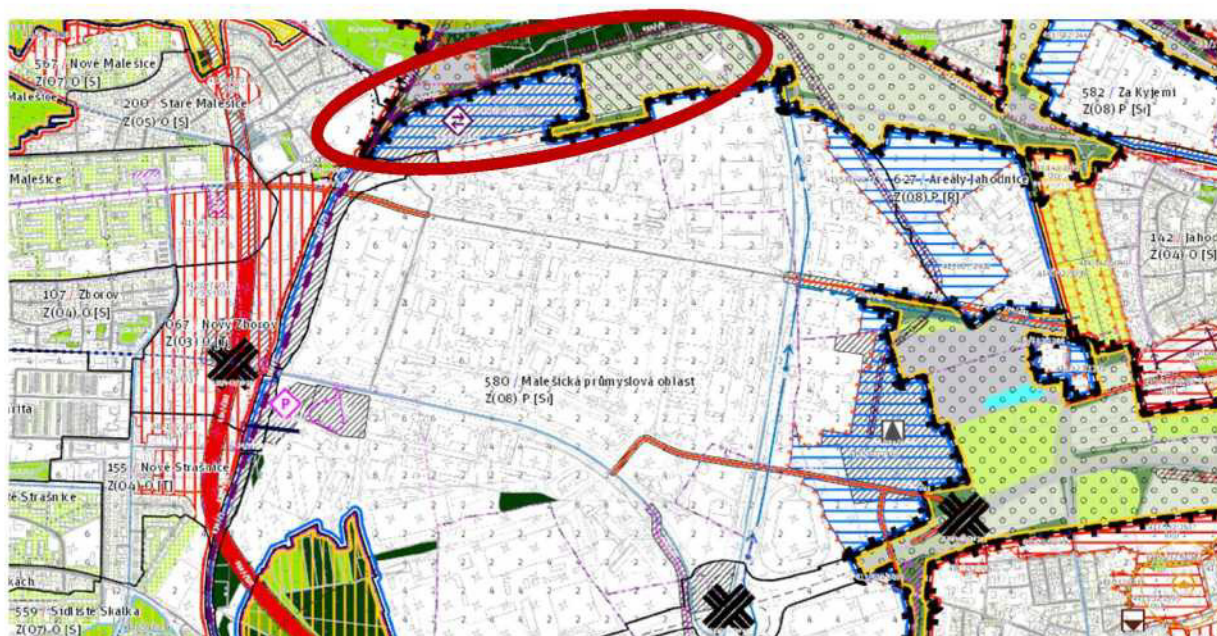
– 630/580/1003 City-logistický terminál Praha-Malešice — návrh

– 630/901/1005 City-logistický terminál Praha-Malešice — územní rezerva

Dlouhodobě nesouhlasíme s umístěním železničního překladiště včetně jeho územní rezervy. Praha 10 svou polohou patří do širšího centra metropole a území Malešicko – Strašnické průmyslové zóny považujeme za území, které se v budoucnu bude transformovat v novou městskou čtvrť, urbanizovaný prostor městského či velkoměstského charakteru zapojený do organismu velkoměsta, proto umístění železničního překladiště považujeme za nepřijatelné.

– Vymezení Malešické průmyslové oblasti jako stabilizované lokality s typem struktury areál produkce a produkčním využitím území

Dlouhodobě vnímáme toto území naopak jako transformační plochu s potenciálem pro vznik nové městské čtvrti, tedy urbanizovaného prostoru městského či velkoměstského charakteru. Požadujeme zařazení lokality na seznam s prioritou zpracování ÚPČP.

**Závěrečné shrnutí:**

K záměru „Terminál Malešice“, jehož dokumentaci obdržela MČ Praha 10 dne 5. 11. 2019 v rámci posouzení dokumentace vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,

**1) Městská část Praha 10 požaduje veřejné projednání ve smyslu § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, k předložené dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, a k tomuto dále doplňujeme:**

Městská část Praha 10 by uvítala veřejné projednání, které bychom preferovali uspořádat v prostorách Úřadu MČ Praha 10. Prostory jsou k veřejnému projednání vhodné, nedávno zde úspěšně proběhlo veřejné projednání záměru „Sjednocení technické a roční kapacity ZEVO Malešice“ na životní prostředí podle zákona v gesci MŽP. Dále je dle § 17 odst. 2 příslušný úřad povinen zajistit, aby se nařízené veřejné projednání konalo nejpozději 30 dnů po uplynutí lhůty pro vyjádření k dokumentaci. Při vyjádření k dokumentaci do 30 dnů od lhůty pro vyjádření vychází termín 30 dnů na 30. 12. 2019. Vzhledem k rozsahu záměru a velkému dopadu na okolní území požadujeme termín uspořádání veřejné projednání v delším časovém horizontu než do 30 dnů od uplynutí lhůty pro vyjádření k dokumentaci, aby byl dán prostor pro všechny jednotlivé účastníky.

Městská část Praha 10 požaduje konání veřejného projednání. Tak aby byla veřejnost seznámena s dílčími variantami záměru, mohla se k nim vyjádřit a zároveň, byl dostatečný časový prostor, který požaduje zákon, pro případné vrácení všech verzí dokumentace k doplnění nebo jejímu přepracování.

**2) Městská část Praha 10 požaduje vrácení předložené dokumentace, dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, k doplnění oznamovatelí z následujících důvodů:**

Předloženou dokumentaci hodnotíme jako nedostatečně zpracovanou z hlediska řady kapitol. Navrhujeme proto tato konkrétní doplnění k předložené dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí záměru „Terminál Malešice“:

Po podrobném prostudování předložené dokumentace a shledání, že neobsahuje náležitosti požadované zákonem, požaduje MČ Praha 10 vrácení dokumentace k jejímu dopracování a to zejména v oblastech:

- Hluk: doplnit měření hluku v situaci bez olistění stromů a keřů
- Hluk: jasně zpřesnit, pro které části záměru je uvažována tzv. SHZ – stará hluková zátěž; chybí jednoznačný závěr, zda bude tohoto institutu využito nebo nikoliv
- Hluk: zpracovat plán kompenzačních opatření pro základní limity hlukové zátěže, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
- Hluk: z hlediska dostupných technologií je využito starší metody vyhodnocení; pro hluk z železnice požadujeme vyhodnotit alternativní akustickou studii dle interních postupů provozovatele železnice (SŽDC s.o.), který vyžaduje používání moderních hlukových software (zde použit program Hluk+, který je odbornou veřejností vnímám jako zastaralý) pro vyhodnocení hluku ze železniční dopravy, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
- Hluk: doplnit, na základě jakých výpočtů byla stanovena výška PHS 5 m a 8 m?
- Ovzduší - doplnit a zohlednit v rozptylové studii a dokumentaci vlivů na veřejné zdraví vliv dieselagregátů při provozu záměru

- O vzduší: odůvodnit výskyt benzenu a vysvětlit jeho vyšší hodnoty, které jsou nadlimitní a přijmout taková opatření, která minimalizují vliv na veřejné zdraví
  
- O vzduší: stanovit podmínky pro dlouhodobou inverzi, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
  
- O vzduší: navrhnout konkrétní lokální mitigační opatření (uvedena jsou pouze opatření adaptační) v reakci na změny klimatu a formou kompenzací se na nich finančně podílet, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
  
- Voda: oznamovatelem není specifikováno technologické řešení dešťové kanalizace, není uspokojivě vyhodnoceno nakládání s dešťovou vodou; zpracovat podrobný plán využití dešťových vod z hlediska ekologických funkcí krajiny a environmentálně šetrného provozu uvažovaného záměru, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
  
- Ochrana přírody: požadujeme specifikovat uložení velkého množství půdy ze ZPF s ohledem na její budoucí využití tak, aby se předcházelo degradaci a nebyla zmařena její původní funkce, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
  
- Ochrana přírody: biologický průzkum: požadujeme doplnit stručné srovnání mezi průzkumem v roce 2016 a doprůzkumem v roce 2019; v podmínkách zohlednit aktualizaci průzkumů před vydáním rozhodnutí v navazujících řízeních, ve smyslu zákona EIA, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
  
- Ochrana přírody: doplnit podrobný plán sadových úprav, ještě v dokumentaci EIA. Podrobně bylo zpracováno pro sousední stavbu „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. Stavba“, požadujeme i pro tuto stavbu, která bezprostředně souvisí s železniční dopravou v oblasti, toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
  
- Veřejné zdraví: není uspokojivě řešeno a podána dostatečná informace o vlivu nočního provozu na životní prostředí a veřejné zdraví; oznamovatel sice vylučuje noční provoz terminálu, ale má se za to, že podobně fungující terminál v nočním režimu bude produkovat světelné záření (úklid, údržbové práce, noční provoz nestihnutý denní provoz apod.), toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA
  
- Podmínky EIA: Městská část Praha 10 požaduje doplnit kompenzační opatření na lidská sídla v okolí záměru, postprojektovou analýzu EIA záměru a pravidelné sledování hlukové zátěže, světelného znečištění, znečištění ovzduší, bilanci povrchových vod, monitoring spodních vod v okolí záměru a monitoring dopravní zátěže způsobené provozem záměru a její vliv na životní prostředí a veřejné zdraví; podílet se finančně na konkrétních kompenzacích ve veřejném prostoru po předchozí dohodě s Městskými částmi Praha 9, 10, 14 a Praha - Štěrboholy a dalšími částmi Prahy, které budou zasaženy vyvolanou kamionovou dopravou. Dohody konkretizovat před vydáním stanoviska EIA. Toto reflektovat také v podmínkách případného stanoviska EIA.

Nad rámec předloženého a vzhledem k dalším okolnostem, které nebyly Městské části Praha 10 známi

v době podání připomínek k oznámení EIA v roce 2017, požadujeme tato další doplnění do dokumentace vlivů na životní prostředí k záměru „Terminál Malešice“:

Jak bylo uvedeno výše, dlouhodobý nesouhlas s umístěním Terminálu Malešice MČ Praha 10 vyjádřila i jako jednu ze zásadních připomínek k návrhu Metropolitního plánu a jeho projednání dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

Nejen při aktuálně probíhajících vypořádání připomínek Městská část Praha 10 dlouhodobě uplatňuje názor, že celá lokalita Malešicko-Strašnické průmyslové zóny by měla do budoucna významně změnit svůj charakter a využití jednotlivých technologických provozů by mělo být postupně nahrazováno smíšenou funkcí využití pro potřeby bydlení a nerušící výroby. Tento postoj se hrubě neztotožňuje s plánovaným záměrem „Terminál Malešice“. Městská část Praha 10 v této souvislosti poukazuje na skutečnost, že sama jedná s představiteli hl. m. Prahy, Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy a vlastníky pozemků v průmyslové zóně o budoucím využití území. Povolení záměru v podobně plánované kapacitě jako „Terminál Malešice“ by významně ohrozil budoucí udržitelný rozvoj území.

MČ Praha má za to, že součástí posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví má proto v případě tohoto záměru být také posouzení vlivu záměru na trvale udržitelný rozvoj území. Požadavkem na toto doplňující posouzení jsou podrobné projednání s vlastníky dotčených okolních pozemků, informování majitelů okolních technologických provozů o záměru „Terminál Malešice“, analýza širších vztahů a zejména analýza rizik záměru, která prokáže, že záměr neznemožní do budoucna udržitelný rozvoj území v lokalitě Malešic. Městská část Praha 10 tento dodatečný požadavek odůvodňuje vlastním přístupem k udržitelnému rozvoji, kdy sama chápe zcela odlišně budoucí rozvoj Malešicko-Strašnické průmyslové zóny a zároveň od jara letošního roku zpracovává vlastní Strategický plán udržitelného rozvoje pro období 2020 – 2030. Terminál Malešice by významně poškodil rozvojové záměry MČ. Požadujeme posouzení analýzou rizik. Metodiku analýzy požadujeme konzultovat včetně dalšího postupu, v případě uložení oznamovateli, s Městskou částí Praha 10. Důrazně žádáme tuto analýzu rizik uložit oznamovateli již v rámci řízení EIA jako součást doplnění dokumentace posouzení vlivů na životní prostředí.

**3) Městská část Praha 10 požaduje vrácení předložené dokumentace, dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, k přepracování oznamovateli z následujících důvodů:**

Městská část Praha 10 požaduje vrácení dokumentace oznamovateli k přepracování z následujících důvodů. Městská část Praha 10 má za to, že oznamovatel nedostatečně vyhověl podmínkám a doporučením, které uvádí Závěr zjišťovacího řízení (ZZŘ) k tomuto záměru. Zejména v těchto bodech, je vypořádání nedostatečné a zakládá z pohledu MČ Praha 10 důvod k vrácení a přepracování dokumentace, její části Vypořádání podmínek závěru zjišťovacího řízení vydaného dne 16. 3. 2017 MHMP pod číslem jednacím MHMP 397706/2017. Řada bodů této kapitoly je zpracována tendenčním způsobem, který neuvádí všechna aktuální fakta v době podání dokumentace vlivů na životní prostředí. Některá tvrzení jsou uváděna ve výhradně výhodném tvrzení pro oznamovatele. Tímto způsobem došlo z pohledu MČ k závažnému a celkově špatně pojatému ke zpracování dokumentace vlivů na životní prostředí. Ta má tak celou řadu zcela zásadních nedostatků, pro které požadujeme její vrácení oznamovateli k přepracování:

Oznamovatel k bodu 3 ZZŘ sice zpracoval podrobnou dopravní studii, ale tato v závěru své analytické části, Dopravně-inženýrském podkladu od Technické správy komunikací a.s., který je nedílnou přílohou dokumentace EIA ve svém záměru jasně konstatuje, že záměrem dojde k přetížení okolní komunikační sítě o 252 jízd (obousměrně) převážně kamionové dopravy. S tímto tvrzením se dokumentace nijak zásadně nevyrovnává. Navíc je v dokumentaci EIA uváděn v souhrnné navržené kapacitě nižší počet obrátek kamionů, než hodnotila studie TSK. Tento rozpor je zmatečný a svědčí o v dokumentaci nižší deklarované kapacitě záměru, než je ta skutečně zamýšlená. Záměr zatíží již dnes přetíženou dopravní komunikaci ul. Průmyslová. Podle dostupných informací z internetu je plánované zkapacitnění této ulice rozloženo do několika etap, které se časově kryjí s fází výstavby záměru a počátečního období jeho realizace. Komunikace tak nemůže být dopravním přivaděčem významně vzrůstající kamionové dopravě v této oblasti.

Oznamovatel v dokumentaci nedořešil bod 4 ZZŘ. V textu dokumentace EIA je tato podmínka ze zjišťovacího řízení, kdy je doporučeno zprovoznit dopravu až po realizaci východní části této důležité pražské dopravní stavby. Trasa Pražského okruhu v úseku Běchovice – Průhonice je dosud ve stádiu přípravy a není vyloučena změna jejího trasování. Kamionová doprava navíc do vnitřního města v uvedeném rozsahu rozhodně nepatří. Samotný text, který oznamovatel k tomuto bodu uvádí, končí informací, že „dne 24. 7. 2019 se v Praze – Uhřetěvesi uskutečnil ústní projednání územního řízení“. Tento v současné době již překonaný termín není blíže vysvětlen, není známa prokazatelná a projednaná vazba na stavbu SOKP 511. Městská část Praha 10 požaduje, aby oznamovatel projednal časovou souslednost záměru „Terminál Malešice“ s investorem stavby SOKP 511, kterým je Česká republika, zastoupená Ředitelstvím silnic a dálnic, státní příspěvkovou organizací zřízenou Ministerstvem dopravy ČR. A závěry z těchto jednání zohlednil v harmonogramu případné realizace minimalistické varianty záměru, která ale bude dále zohledňovat další vznesené připomínky.

V bodě 5 podmínek ZZŘ oznamovatel naprosto nedostatečně komunikoval s hl. m. Prahou a ignoroval veřejně známé informace o úpravě projektu Městského okruhu (MO). Dokumentace EIA uvádí starou verzi projektu MO, která byla nově schválena v upravené studii. Urbanisticko-dopravní studie byla usnesením č. 2309 dne 4. 11. 2019 schválena Radou hl. m. Prahy k dalšímu rozpracování v rámci projektových prací DUR. Tedy v době před předložením dokumentace EIA k posouzení vlivů na životní prostředí. Prověření napojení na upravené pozemní komunikace tak není relevantní a mělo by být přepracováno.

Bod 6 podmínek ZZŘ odkazuje na projednání varianty C, kterou ale dále oznamovatel považuje za překonanou. Uvedené tvrzení naopak usvědčuje oznamovatele z toho, že i nadále uvažuje o původních variantách a skutečnosti, že nedošlo k vyloučení předchozích variant z oznámení EIA. Požadujeme projednání varianty D s MHMP a PČR a doložení jejich vyjádření.

K bodu 7 ZZŘ upozorňujeme, že na základě usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 11/12 ze dne 14. 11. 2019 k „návrhu na poskytnutí finančních prostředků formou účelovou investiční dotace pro MČ Praha 10 na zpracování projektové dokumentace železniční zastávky Praha - Depo Hostivař“ došlo k zahájení příprav projektové dokumentace pro železniční zastávky Depo Hostivař a tuto skutečnost je zohlednit v případných podmínkách EIA, a v případě vrácení dokumentace vedle SŽDC, s. o. konzultovat nově potřeby městské železnice také s Městskou částí Praha 10.

V bodě 9 podmínek ZZŘ (podobně jako v dokumentaci EIA) není výslovně uvedeno, že varianty A, B nebo C nebudou dále realizovány. Dokonce zde oznamovatel uvádí, že „předkládá pouze variantu D“, ale tento fakt sám o sobě ve spojení s dalšími tvrzeními uvedenými v dokumentaci EIA nezavádá zárukám, že do budoucna nebude záměr kapacitně navyšován. Absence výslovného a kategorického nevyločení variant uvedených v oznámení je z pohledu Městské části Praha 10 nejen zásadním důvodem k vrácení a přepracování dokumentace, ale také důvodem pro vydání nesouhlasného závazného stanoviska k záměru „Terminál Malešice“, jak je uvedeno v tomto vyjádření dotčeného územního samosprávného celku dále.

V bodě 14 podmínek ZZŘ investor nevypracoval samostatný projekt sadových úprav celého okolí záměru. Je pouze zpracován standardní dendrologický průzkum. I v tomto případě žádáme vrátit dokumentaci EIA oznamovateli k přepracování. Projekt sadových úprav požadujeme ještě ve stádiu EIA konzultovat s Odborem životního prostředí, dopravy a rozvoje ÚMČ Praha 10 a Odborem ochrany prostředí MHMP. Nesouhlasíme s odložením projektu sadových úprav do dalších stupňů projektové dokumentace.

K podmínce a doporučení zohlednění studie tzv. City logistiky Městská část Praha 10 konstatuje, že oznamovatel předložil dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí pro záměr Terminál Malešice předčasně. Tato jmenovaná studie byla Zastupitelstvem hl. m. Prahy, které svým usnesením číslo č. 29/89 ze dne 14. 9. 2017 k petici „NE překladišti Malešice“, doporučilo vznik studie Radě hlavního města Prahy. Rada hl. m. Prahy následně uložila vznik studie City logistiky členovy RHMP s kompetencí v oblasti dopravy a dále Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Studie však dosud nebyla schválena a zveřejněna. Tímto zásadním faktem má Městská část Praha 10 za to, že předložená dokumentace vlivů na životní prostředí nevyhovuje potřebám trvale udržitelného rozvoje hl. m. Prahy a požaduje, aby byla existence studie City logistiky ze strany oznamovatele písemně projednána s Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy. A to za účasti zástupců dotčených městských částí, které budou moci vznést připomínky ke studii ještě před jejím oficiálním schválením. Tento příslib MČ Praha 10 získala při jednáních se zástupci hl. m. Prahy.

Připomínáme, že Petici NE překladišti Malešice podepsalo celkem 1866 petentů, převážně bydlištěm v lokalitě zamýšleného záměru a okolních městských částí. Dne 17. 10. 2017 byla na veřejném setkání, kterého se zúčastnili i zástupci MČ Praha 10, zástupcem investora záměru „Terminál Malešice“ veřejnosti (petičního výboru) i zástupcům hl. m. Prahy a MČ Praha 10 přislíbeno svolání „kulatého stolu“ k problematice terminálu. Tato důležitá diskuze se však nikdy neuskutečnila a investor prakticky opakovaně prokázal (poprvé svým podáním oznámení EIA v době vánočních svátků v roce 2016), že mu v žádném případě nejde o roli veřejnosti a místních samospráv, které jsou i přes některé přísliby setrvale obcházeny. Podmínky ke snižování negativních vlivů na životní prostředí a jsou ostatně v samotné dokumentaci vlivů na životní prostředí uvedeny pouze v minimálním rozsahu. O kompenzačních opatření se neuvažuje vůbec, přestože se nacházíme ve vnitřní části hl. m. Prahy a záměr bezprostředně sousedí s lidskými sídly, sportovními plochami a lokálním centrem místního kulturního dědictví. Ve studii krajinného rázu je místní kulturní dědictví marginalizováno, nejsou zachyceny aktuální snahy místních spolků o obnovu památek a praktická péče o památky ze strany hl. m. Prahy i MČ Praha 10. Ke zpřístupnění nebo revitalizaci některých památek došlo v posledních několika měsících (o dalších se uvažuje v horizontu jednotek měsíců či let).

Oznamovatelem byla zcela pominuto přehledné zpracování a vyhodnocení tzv. nulové varianty, které by

umožnilo významně přehlednější orientaci připomínkující veřejnosti a dotčené veřejnosti. Absence tzv. „nulové varianty“, která je uvedena jako doporučení ZZŘ je z pohledu Městské části Praha 10 zásadním důvodem k vrácení a přepracování dokumentace EIA k záměru „Terminál Malešice“.

**4) Městská část Praha 10 požaduje vydání nesouhlasného závazného stanoviska k předložené dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, z následujících důvodů:**

Městská část Praha 10 má za to, že předložená dokumentace vlivů na životní prostředí v podobě, tak jak je předložena oznamovatelem zcela a trvale nevylučuje do budoucna další rozšíření záměru. Má se za to, že oznamovatel by mohl postupně formou rozšiřování kapacity záměru při projednávání v navazujících řízeních ve smyslu §3, písmena g) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, záměr navyšovat až směrem k původně navrhovaným variantám A, B a C, nebo dokonce i vyšším kapacitám. V dokumentaci vlivů na životní prostředí není dostatečně odůvodněno odstoupení od variant navrhovaných v oznámení. Oznamovatel pouze uvádí, že nově zařazená varianta D záměru „Terminál Malešice“ je reakcí na závěr zjišťovacího řízení. Investor v kapitole E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU pouze konstatuje, že „nemá v plánu navrhovat varianty jiného rozsahu“, ale výslovně neuvádí vyloučení realizace těchto variant do budoucna. Pokud by byl text dokumentace vykládán extenzivním pojetím, tak není vyloučeno, že investor do budoucna bude realizovat varianty „totožného“ nebo „obdobného“. Tyto sice neprošly celým posuzovacím procesem, ale byly v oznámení, potažmo dokumentaci EIA uvedeny a budou dodatečně povoleny tzv. verifikačním stanoviskem, které vylučuje z připomínkovacího procesu veřejnost, dotčenou veřejnost a dotčené samosprávné územní celky. Tito se mohou odvolávat až proti rozhodnutí vydanému v konkrétním navazujícím řízení.

Městská část Praha 10 proto požaduje vydání nesouhlasného závazného stanoviska k předložené dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, pro oznamovatelem předložené, ale nevyloučené varianty záměru, které oznamovatel označuje jako variantu A, variantu B a variantu C. Dle názoru Městské části Praha 10 jejich dalším neposouzením v dokumentaci vlivů na životní prostředí investor připustil, že tyto varianty nejsou v tuto chvíli akceptovatelné a mají významně negativní vliv na životní prostředí.

Městská část Praha 10 dále požaduje vydání nesouhlasného závazného stanoviska k předložené dokumentaci dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, pro oznamovatelem předloženou variantu záměru, kterou oznamovatel označuje jako variantu D, pokud:

- Oznamovatel nepřepracuje a nedoplní vrácenou dokumentaci podle vyjádření k dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí, které posuzovatel obdržel v zákonném termínu od 31. 10. 2019 do 2. 12. 2019, resp. do doby konání veřejného projednání ve smyslu § 17 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, kde mohou být vneseny poslední připomínky ze strany veřejnosti, dotčené veřejnosti a dotčených orgánů zemní samosprávy a státní správy;

- Příslušný úřad či zpracovatel posudku posoudí, že záměr má významně negativní vliv na životní prostředí. MČ Praha 10 bez výše uvedených a požadovaných doplnění dokumentace posouzení vlivů na životní prostředí není v daném čase samostatně schopna vyhodnotit všechny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Městská část Praha 10 v souvislosti se svým požadavkem na vydání nesouhlasného závazného stanoviska pro variantu D záměru „Terminál Malešice“ dále uplatňuje názor, že záměr má významně negativní vliv na životní prostředí, veřejné zdraví a trvale udržitelný rozvoj území, které bude zasaženo záměrem. Toto tvrzení z pohledu Městské části Praha 10 kumulativně a společně prokazují připomínky účastníků tohoto řízení, zejména dotčených územních samosprávných celků, veřejnosti a dotčené veřejnosti ve smyslu §3, písm. d), i), h) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Přestože je uvedený záměr dlouhodobě v této lokalitě plánován (ZÚR, platný ÚP HMP, atd.), není jeho realizace ve vnitřní části hl. m. Prahy žádoucí, a to jak z hlediska nepochybného zhoršení kvality života v přílehlých čtvrtích, tak i z hlediska omezení rozvoje této lokality do budoucna. Obdobné logistické záměry nepatří na území městské aglomerace. Zájmem MČ Praha 10 je ochrana zdejších obyvatel a celková snaha o udržitelné životní prostředí a rozvoj. Realizací tohoto záměru by byly tyto cíle zásadně narušeny. **Z tohoto hlediska Městská část Praha 10 zásadně a dlouhodobě nesouhlasí s realizací záměru „Terminál Malešice“.**

S pozdravem

**Renata Chmelová**

starostka

Příloha – Usnesení ZMČ č. 12/2/2019 ze dne 25. 11. 2019

Sídlo: Vršovická 68, 101 38 Praha 10  
Pracoviště: Vršovická 68, 101 38 Praha 10  
IČ: 00063941

Úřední hodiny:  
Pondělí 8.00 - 12.00, 13.00 - 17.30  
Středa 8.00 - 12.00, 13.00 - 17.30

tel.: +420 267 093 111  
www.praha10.cz  
e-mail: posta@praha10.cz



## Městská část Praha 10

### ZASTUPITELSTVO MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 10

#### Usnesení

Zastupitelstva městské části Praha 10

číslo 12/2/2019

ze dne 25. 11. 2019

#### **k informaci o průběhu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) k záměru „Terminál Malešice“**

Zastupitelstvo městské části Praha 10

#### I. nesouhlasí

se záměrem „Terminál Malešice“ na území MČ Praha 10

#### II. ukládá

##### 1. Radě MČ Praha 10

1.1. odeslat odboru ochrany prostředí MHMP připomínky MČ Praha 10 k dokumentaci posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů tak, aby:

- a) byl vznesen požadavek na uspořádání veřejného projednání na území MČ Praha 10, a to v termínové součinnosti s MČ Praha 10;
- b) byl vznesen požadavek na vrácení dokumentace EIA k jejímu dopracování;
- c) byl vznesen požadavek na vydání nesouhlasného závazného stanoviska EIA

Termín: 2. 12. 2019

1.2. informovat ZMČ o odeslaných připomínkách dle bodu II. 1./1.1. a o dalším průběhu projednání EIA „Terminál Malešice“

Termín: 31. 1. 2020

- 2 -



Renata Chmelová  
starostka



Ing. Jana Komrsková  
1. místostarostka



Předkladatel: Ing. arch. Valovič, místostarosta  
Číslo tisku: P10-125012/2019