

Váš dopis zn. / ze dne Č. j. Vyřizuje / linka Datum
MHMP 397706/2017 **Mgr. Kamila Včislaková / 4490** **16.03.2017**
 Sp. zn.
S-MHMP 2200593/2016 Počet listů **14** / příloh **0**

Závěr zjišťovacího řízení

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též OCP MHMP) jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších změn (dále jen zákon), po provedeném zjišťovacím řízení došel podle § 7 odst. 5 k následujícímu závěru:

Záměr „Terminál Malešice“ bude posuzován podle zákona.

Příslušný úřad proto požaduje zpracovat dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu, ve které je třeba se zaměřit zejména na následující:

1. Zpracovat hlukovou studii v souladu s platnou legislativou, která bude vycházet z reálně generované dopravy záměru a která bude postihovat všechny zdroje hluku, které mohou v souvislosti s provozem posuzovaného záměru vznikat, včetně vyhodnocení vibrací. Měření hluku je třeba též provést v nejvyšších patrech okolní obytné zástavby.
2. Provést měření imisí znečišťujících látek u komunikací Průmyslová x Českobrodská a v bezprostřední blízkosti obytné zástavby.
3. Zpracovat podrobnou dopravní studii, která bude vycházet z reálných kapacit a dopravních intenzit a vyhodnotí komplexně dopravní situaci (včetně kapacitního posouzení okolních křižovatek) v dotčeném území a jeho blízkém i vzdálenějším okolí.
4. Zprovoznění záměru je žádoucí směřovat až po dobudování jihovýchodní části Pražského okruhu v úseku Běchovice – D1 (stavba č. 511) a po výstavbě MÚK Průmyslová x Poděbradská a Kbelská x Kolbenova.
5. Provéřit alternativní dopravní napojení Terminálu Malešice na plánovanou část MO Balabenka – Rybníčky.
6. Provéřit přímé napojení překladiště na Průmyslovou ulici tak, aby bylo možné realizovat všechny směry.
7. Provéřit vliv záměru na plánovanou linku městské železnice (S72) v úseku Praha Běchovice – Praha Vršovice (Praha Radotín), která tímto územím bude procházet, včetně plánované zastávky Praha Depo Hostivař.

8. Záměr je třeba posoudit komplexně z hlediska dopadů na životní prostředí ve všech částech hl. m. Prahy, které budou možným provozem ovlivněny, a to včetně případných kumulací s okolními (již realizovanými i připravovanými) záměry.
9. Provéřit a vyhodnotit skutečné kapacity záměru.
10. Vyhodnotit dopad světelného znečištění na okolní obytnou zástavbu.
11. Vyhodnotit vlivy záměru na blízké sportoviště.
12. Zohlednit koncepci rozvoje cyklistické dopravy v území.
13. Věnovat se problematice nakládání s dešťovými vodami a doplnit opatření k maximalizaci vsakování dešťových vod a jejich využívání v místě.
14. Zpracovat projekt sadových úprav, v rámci kterého bude mimo jiné upřesněno nutné kácení dřevin a specifikována náhradní výsadba.
15. Zpracovat samostatnou studii, která posoudí vliv navrženého záměru na krajinný ráz.
16. Navrhnout opatření k ochraně zvláště chráněných druhů živočichů a požádat o udělení výjimky ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny pro ještěrku obecnou, ropuchu obecnou a ropuchu zelenou.
17. Projednat podmínky umístění terminálu s Pražskou teplárenskou, a.s. a se společností PREdistribuce, a.s.
18. Zohlednit všechny relevantní připomínky uplatněné ve vyjádřeních k oznámení záměru.

Příslušný úřad dále doporučuje, aby dokumentace obsahovala přehledné vypořádání všech obdržených vyjádření k oznámení.

Ve smyslu § 7 odst. 8 navrhuje příslušný úřad zpracování variant řešení záměru, které by reagovaly na požadavky uplatněné ve vyjádřeních k oznámení záměru (zejména tzv. nulovou variantu, variantu s umístěním příjezdové brány a souvisejícího administrativního zázemí do východní části překladiště, variantu zařízení pro city-logistiku, případně variantu s umístěním jižně od ulice Objízdná), a tyto varianty posoudit a vyhodnotit.

Ve smyslu § 8 odst. 1 zákona a s ohledem na počet dotčených správních úřadů a dotčených samosprávných celků stanovuje příslušný úřad počet dokumentací pro předložení na 12 vyhotovení.

Identifikační údaje:

Název záměru

Terminál Malešice

Oznamovatel:

Rail Cargo Terminal – Praha s.r.o., Žerotínova 34/1132, 130 00 Praha 3; IČ: 27435377

Oznámení:

Zpracovatel – Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., držitelka autorizace dle zákona

Datum zpracování: prosinec 2016

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k bodu 9.2 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu (*Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť*) a k bodu 10.4 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu (*Skladování vybraných nebezpečných chemických látek a chemických přípravků (vysoce toxických, toxických, zdraví škodlivých, žíravých, dráždivých, senzibilujících, karcinogenních, mutagenních, toxických pro reprodukci, nebezpečných pro životní prostředí) a pesticidů v množství nad 1 t; kapalných hnojiv, farmaceutických výrobků, barev a laků v množství nad 100 t*).

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem předloženého záměru je výstavba nového kontejnerového překladiště v Praze – Malešicích, které má nahradit již nefunkční překladiště na nákladovém nádraží v Praze na Žižkově. Překladiště je situováno na okraji průmyslové zóny, která je ze západu a severu ohraničena železniční tratí. Západně za tratí se nacházejí obytné komplexy Malešic a Strašnic, severně pak drobná průmyslová výroba, sklady, zahradnictví a zahrádkářské osady. Z východu zájmovou plochu ohraničuje ulice Průmyslová. V současnosti je plocha využívána jako orná půda.

Na překladišti bude umístěno maximálně 900 kontejnerů s průměrnou dobou uložení jednoho kontejneru 4 dny.

Překladiště bude obsahovat 6 obslužných kolejí o délce 700 m, napojených na novou železniční vlečku. Překladiště bude vybaveno dvěma elektrickými kolejovými portálovými jeřáby a jedním manipulátorem prázdných kontejnerů.

Na překladišti budou prováděny překládky kontejnerů v rámci samotné železniční přepravy i v rámci překládky na nákladní automobilovou dopravu. Během jednoho dne se očekává odbavení 3 vlakových souprav a příjezd 125 kamionů. Celkem je navrženo 30 parkovacích stání pro osobní automobily a 20 čekacích stání pro kamiony.

Záměr byl v oznámení předložen ve třech variantách (A, B, C) a je umístěn převážně na pozemcích zemědělského půdního fondu. Předpokládaný rozsah záboru zemědělských ploch je pro variantu A 95 465 m² a pro varianty B a C 102 604 m².

Umístění:

kraj: Hlavní město Praha

obec: hlavní město Praha

městská část: Praha 10, Praha 14

katastrální území: Malešice, Hrdlořezy, Hloubětín

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Kontejnerové překladiště je v předloženém oznámení navrženo ve třech variantách, které se liší zejména dopravním napojením na okolní silniční síť.

Varianta A předpokládá realizaci překladiště s uspořádáním depa do 12 řad s dopravním napojením osobní i kamionové dopravy pouze do ulice Heldova (příjezd z Průmyslové přes Teplárenskou a odjezd přes Tiskařskou na Průmyslovou).

Varianta B je navržena s uspořádáním depa do 9 řad a s novým obousměrným přímým silničním napojením pro kamionovou dopravu na ulici Průmyslovou. Pro osobní automobily se počítá s napojením na ulici Heldova.

Varianta C je navržena s uspořádáním depa do 9 řad a s dopravním napojením pro kamionovou dopravu jak z ulice Heldova, tak především z nového přímého napojení na ulici Průmyslovou. Jedná se o kombinaci předešlých variant A a B.

Součástí projektu je návrh kamerového systému k automatické detekci dopravy, který je navržen z důvodu zamezení nájezdu kamionů do Sazečské ulice. Zařízení bude sloužit pro nepřetržité monitorování odjezdu a jízdy nákladních vozidel z terminálu. Pokud kamion odjede z terminálu nepovolenou cestu, bude jeho jízda prokazatelně zaznamenána.

Napojení areálu přímo na ulici Průmyslovou (ve variantách B a C) není v souladu s ÚP hl. m. Prahy. Nová komunikace by musela vést přes pozemky ve funkční ploše PZA/DZ (zahradnictví, ve výhledu územní rezerva pro tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály) a částečně taky v ploše ZMK (zeleň městská a krajinná). V současné době (bez změny územního plánu) tedy není možno toto dopravní napojení realizovat.

V západní části terminálu jsou navržena čekací stání pro kamiony, parkoviště pro osobní auta a administrativní budova, u které je situována brána sloužící pro vjezd i výjezd. V uzavřeném prostoru jsou pak umístěny objekty sloužící k provozu vlastního terminálu, včetně zařízení pro vážení vozidel. V areálu se dále nachází veřejná čerpací stanice pohonných hmot (motorové nafty), která bude sloužit pouze pro potřeby areálu.

Předpokládaná vyvolaná doprava z areálu je 30 osobních vozidel a 125 nákladních vozidel v každém směru.

Kumulace s jinými záměry není v oznámení předpokládána, ale je třeba brát v úvahu, že budoucí užívání stavby ovlivní dopravní situaci v zájmovém území.

Stručný popis technického a technologického řešení:

Principem fungování terminálu je přeprava zboží v kontejnerech od zákazníka k zákazníkovi nebo od zákazníka k dalšímu přepravci – lodní společnosti. Na ploše terminálu jsou složeny plné kontejnery, které čekají na vlakové odbavení nebo odvoz kamionem. Dále na ploše terminálu budou prázdné kontejnery (depo). Tyto kontejnery jsou připraveny pro okamžité použití při

objednání přepravy. Cca 15 % kontejnerů bude přepravováno jen po železnici (překládka z vlaku na vlak), překládky vlak/kamion - kamion/vlak budou činit 25 % a překládky vlak/depo - depo/vlak 60 %.

Vlak bude do prostoru překladiště zajíždět po novém kolejišti železniční vlečky. V prostoru překladiště bude celkem 6 kolejí, každá v délce 700 metrů. Nová kolej bude napojena na trať 091. Předpokládá se odbavení 3 souprav za 24 hodin. Vlaky se budou v prostoru překladiště pohybovat pouze v denní dobu. Je však uvažována i možnost, že odjíždějící vlak se pozdrží a k odbavení dojde až po 22. hodině – z toho důvodu byla v hlukové studii posouzena i tato situace (odjez jedné vlakové soupravy v noční dobu). Při pohybu v prostoru překladiště pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin je uvažován pohyb 2 vlakových souprav (4 pohyby), v noční dobu je uvažován provoz ve špičkovou hodinu jedné vlakové soupravy při odjezdu.

Vlak by měl být na terminál zatlačen přímo vlakovou lokomotivou. Délka vlaku je max. 700 m, delší vlaky budou na Malešickém nádraží děleny a posunem zavezeny na překladiště jako dva vlaky.

Kamiony mají v rámci překladiště přesně určený koridor pro nakládku nebo vykládku a řídí se pokyny obsluhy terminálu. Pojezdová plocha pro kamiony v rámci terminálu je jednosměrná.

Kromě osobních automobilů a kamionů, které budou na překladiště přijíždět pro náklad, se bude na ploše překladiště pohybovat manipulátor prázdných kontejnerů s předpokladem 10 pohybů za den. Obsluhu překladiště budou zajišťovat 2 kolejové portálové jeřáby. Manipulátor i jeřáby budou pracovat pouze v denní dobu.

Odůvodnění:

1. Odůvodnění vydání závěru zjišťovacího řízení a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu

Předmětem záměru je výstavba nového kontejnerového překladiště v Praze – Malešicích. Navrhovaná výstavba je umístována do území s vysokou dopravní zátěží na okolních komunikacích, přičemž sám záměr generuje další (zejména kamionovou) vyvolanou dopravu, a tím přispívá k navyšování hlukové zátěže. Dotčená lokalita je charakterizována z hlediska kvality ovzduší překročenými imisními limity pro benzo(a)pyren. V důsledku výstavby záměru dojde ke kácení velkého množství dřevin a v lokalitě bylo zastíženo několik druhů zvláště chráněných druhů živočichů. Výstavba si vyžádá velký zábor ZPF. Předložený záměr je navržen a posouzen ve třech variantách, které se liší především dopravním napojením. V oznámení je uvedeno, že všechny tři varianty jsou z hlediska vlivů na životní prostředí přijatelné a prakticky rovnocenné. Varianta A se jeví jako vhodnější z hlediska kácení mimolesní zeleně, vlivu na ovzduší a záboru zemědělského půdního fondu. Varianta B a C je příznivější z hlediska hlukové problematiky v okolí Ungarovy ulice.

Z provedeného zjišťovacího řízení vyplynulo, že nejvýznamnějšími vlivy předmětného záměru jsou zejména vlivy na dopravní situaci v okolí, na hlukovou situaci, kvalitu ovzduší, půdu, faunu a flóru a na krajinný ráz. Tyto a další vlivy jsou v oznámení nedostatečně vyhodnoceny a je třeba se jim podrobně věnovat v rámci zpracování dokumentace.

Příslušný úřad na podkladě oznámení, vyjádření k němu obdržných a s ohledem na povahu a rozsah záměru, jeho umístění a charakteristiku předpokládaných vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí došel k závěru, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí, a proto požaduje zpracovat dokumentaci dle přílohy č. 4 k zákonu a v ní dopracovat požadavky uvedené na str. 1 a 2 tohoto závěru zjišťovacího řízení.

K požadavku č. 1:

Oznámení neposkytuje dostatečný podklad pro posouzení vlivů záměru na hlukovou situaci v dotčeném území. Hluková studie nepostihuje všechny zdroje hluku, které by v rámci posuzovaného záměru mohly vznikat - chybí vyhodnocení dopadu hluku, který bude vznikat při manipulaci s vagóny, při kontaktu kontejnerů mezi sebou a při jejich nakládce i vykládce, nejsou vyhodnoceny všechny příjezdy vlaků, není vyhodnocen vliv vibrací a měření hluku u okolní obytné zástavby nebylo provedeno na potenciálně nejzatíženějším místě. Vyhodnocení hlukové zátěže by mělo vycházet z reálně generované dopravy záměru.

K požadavku č. 2:

Je třeba provést reálné experimentální měření imisí znečišťujících látek (zejména PM_{10} , $PM_{2,5}$, benzo(a)pyren) u komunikací Průmyslová x Českobrodská v bezprostřední blízkosti obytné zástavby, a to v zimním období, kdy se předpokládá vyšší imise B(a)P (obecně imise PAU ze spalovacích motorů rostou se snižující se teplotou a v zimních měsících jsou také využívána lokální topeniště či kotelny). Je třeba vyhodnotit kumulativní a synergické účinky sledovaných znečišťujících látek a provést analýzu karcinogenních PAU.

K požadavku č. 3:

V oznámení nejsou dostatečně vyhodnoceny dopady z reálně generované dopravy, neobsahuje informace o dopravních vazbách záměru a neposkytuje tak relevantní podklad pro komplexní posouzení dopravní situace v okolí posuzovaného záměru.

Proto je třeba zpracovat dopravní studii na základě skutečných intenzit vyvolané dopravy, která bude mimo jiné obsahovat i kapacitní posouzení okolních křižovatek, které jsou již v současné době plně vytíženy, a další nárůst dopravních intenzit povede k nárůstu kongescí v dopravních špičkách. Jedná se zejména o následující křižovatky: Průmyslová x Černokostelecká, Průmyslová x Štěrboholská spojka, Průmyslová x Tiskařská x Teplárenská, Průmyslová x Českobrodská x Rožmberská, Průmyslová x Poděbradská, Kbělská x Kolbenova.

Komunikační síť v okolí posuzovaného záměru je již v současné době značně přetížená a další navýšení intenzit dopravy ovlivní plynulost a bezpečnost dopravy nejen na ulici Průmyslová, ale i na navazujících komunikacích v okolních částech Prahy.

Dále je třeba řešit rozložení dopravní zátěže (nákladní dopravy) již na Tiskařské a Teplárenské a nákladní dopravu odkloňovat z Průmyslové na Štěrboholskou radiálu a nezatahovat další provoz ve směru na Hloubětín na křižovatky Průmyslová x Českobrodská, Průmyslová x Poděbradská a Kbelská x Kolbenova. Zároveň je třeba vyloučit provoz nákladních vozidel (souvisejících s provozem terminálu) po místních komunikacích II. a III. třídy na území Prahy 14.

Dále je třeba snížit kapacitu terminálu a upřednostnit vyšší podíl kontejnerové přepravy z překladiště dále po železnici a snížit podíl silničního provozu.

Dále je třeba upozornit, že dopravní napojení překladiště přímo na Průmyslovou ulici stykovou neřízenou křižovatkou je navrženo bez připojovacího pruhu a s příliš krátkým pruhem odbočovacím, což může mít za následek dopravní komplikace v celé oblasti. Toto napojení je navíc nevhodné i z hlediska plánovaného zřízení signalizované všesměrové křižovatky Průmyslová x Objízdna, která se nachází v těsné blízkosti navrženého napojení. Při případné realizaci přímého napojení na Průmyslovou bude nutná vzájemná koordinace těchto dvou křižovatek.

K požadavkům č. 4 a 5:

Je třeba vyloučit riziko navýšení intenzity těžké nákladní automobilové dopravy v obytné zástavbě jižního a jihovýchodního sektoru Prahy (např. v oblasti Spořilova a Jižního Města). V situaci, kdy není dobudován Silniční okruh kolem Prahy a MÚK Průmyslová x Poděbradská, Kbelská x Kolbenova, je naprosto nežádoucí přivádět další kamionovou dopravu z okrajů Prahy až do Malešic po již dnes přetížených komunikacích.

Z důvodu přetížení ulice Průmyslová a také z důvodu rozložení dopravní zátěže na okolní komunikační síť by bylo vhodné prověřit dopravní napojení na plánovanou část Městského okruhu Balabenka – Rybníčky.

K požadavku č. 6:

Všechny směry napojení při realizaci přímého napojení na Průmyslovou ulici je třeba prověřit zejména z pohledu vztahu těžké nákladní dopravy a přilehlé obytné zástavby. Uvažované otáčení kamionů jedoucích od jihu na křižovatce Průmyslová x Českobrodská u obytné zástavby Kyjí je nežádoucí. Sjezdová rampa z Průmyslové ulice ke křižovatce Českobrodská x Rožmberská má délku cca 80 m a již nyní je řadicí pruh vlevo ve špičkových hodinách na hranici své kapacity. Při přetížení tohoto směru kamiony by mohlo docházet k zasahování čekajících vozidel do průběžných pruhů Průmyslové ulice, což se vzhledem k provozu na Průmyslové ulici jeví jako problematické z hlediska možných kolizních situací.

Zároveň je třeba zohlednit skutečnost, že současné napojení rampy z ulice Českobrodské od západu do Průmyslové ve směru na jih je nevyhovující – tato rampa není opatřena připojovacím pruhem a jedná se tak o místo častých dopravních nehod.

K požadavku č. 7:

Dle platného územního plánu hl. m. Prahy je v řešeném území navrženo zprovoznění linky městské železnice v úseku Praha Běchovice – Praha Vršovice (Praha Radotín) včetně zastávky Praha Depo Hostivař. Bylo by proto vhodné prověřit vliv předmětného záměru na tuto plánovanou železniční trať.

K požadavku č. 8:

Předložený záměr navýší vzhledem ke svému umístění nejen dopravu v Malešicích a na Průmyslové ulici, ale zatíží všechny přístupové komunikace těžkou kamionovou dopravou (např. se zvýší intenzita dopravy na přetížené komunikaci Přátelství, což bude mít negativní dopad nejen na dotčené obyvatele, ale i na dopravní obslužnost MHD). V návaznosti na odvozové trasy nákladních vozidel budou v rámci dotčených městských čtvrtí provozem zatíženi další obyvatelé. Záměr by měl být posuzován z komplexního hlediska v širším kontextu tak, aby byly vyhodnoceny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví ve všech částech hl. m. Prahy, které budou možným provozem dotčeny, a to včetně kumulativních vlivů s okolními záměry. V oznámení chybí vymezení obsluhovaného území, není uveden přehled cílů přepravy nákladu z posuzovaného terminálu, předpokládané časové rozdělení dopravy ani konkrétní odvozové trasy po napojení na nejbližší kapacitní dopravní tahy.

K požadavku č. 9:

Hodnocení vlivů pravděpodobně vychází z podhodnocených údajů o kapacitě záměru a o dopravních intenzitách především kamionové dopravy generované záměrem. Lze tak usuzovat na základě porovnání s obdobným záměrem, ke kterému bylo dne 14.7.2008 vydáno stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Tehdy byla posuzována pouze 1. etapa a z porovnání vyplývá, že původně bylo v dokumentaci EIA navrženo překladiště o menší rozloze, s menším počtem kolejí (původně byly navrženy 2, nyní 6) a s menším počtem uložených kontejnerů (387 oproti nyní 900). Vyvolaná doprava byla ovšem předpokládána v obdobné intenzitě (110 kamionů a 2-3 vlaky) jako u nyní navrhovaného terminálu (125 kamionů a 3 vlaky), což vyvolává dojem, že uváděné kapacity terminálu jsou poddimenzované a bude docházet k většímu počtu průjezdů vozidel a vlaků. K této úvaze může vést i fakt, že překladiště bude disponovat šesti obslužnými kolejemi, ale předpokládá se odbavení tří souprav za 24 hodin (tři koleje by tedy zůstaly volné a bez využití).

Kapacita překladiště dále není porovnatelná s ostatními překladišti v České republice, chybí uvedení v jednotce TEU (1 TEU = ekvivalent jednoho 20stopého kontejneru). Oznámení neobsahuje detailní informace o kontejnerech a není možno odvodit jejich celkový počet.

Veškerá vyhodnocení je třeba zpracovat na základě skutečných hodnot celkové kapacity překladiště a intenzit vyvolané dopravy a vycházet z podkladů, které budou odpovídat maximálnímu možnému kapacitnímu využití terminálu.

K požadavku č. 10:

V oznámení není řešen vliv světelného znečištění na okolní obytnou zástavbu v těsné blízkosti posuzovaného záměru. Uvažovaný provoz terminálu bude v závislosti na roční době znamenat nutnost osvětlení provozní plochy, a to v podzimních a zimních měsících již v bruce odpoledních hodinách. Zároveň je pravděpodobné, že kvůli ochraně areálu bude plocha osvětlena i mimo provozní dobu. Vzhledem k negativnímu dopadu světelného smogu na lidský organismus, faunu i flóru je třeba tento vliv podrobně vyhodnotit.

K požadavku č. 11:

V oznámení chybí posouzení vlivů záměru na blízký sportovní areál. Uvedený záměr by mohl negativně ovlivnit děti i dospělé sportující na hřišti, a proto je třeba tyto vlivy vyhodnotit.

K požadavku č. 12:

Ve všech třech variantách je dopravní připojení navrženo přes cyklostezku, což je v rozporu s ČSN 73 6110. Navržený záměr je třeba koordinovat s koncepcí cyklistické dopravy v dotčeném území.

K požadavku č. 13:

Realizace záměru povede k nárůstu produkovaných dešťových vod a vzhledem k současným trendům, kdy je upřednostňováno zachycení a udržení srážkových vod v území, je třeba dbát na maximální využití dešťových vod v místě s cílem snížení množství dešťových vod odváděných do kanalizace. Převážnou část záměru budou tvořit zpevněné plochy, což povede k výraznému snížení možnosti vsakování srážek. Oznámení neobsahuje hydrotechnické výpočty množství srážkových vod, údaje o recipientu, do kterého budou srážkové vody zaústěny, ani informace o tom, zda je uvažováno s retencí srážkových vod k dalšímu využití (zalévání zeleně, skrápění zpevněných ploch). Je třeba zhodnotit možnost vsakování a případně navrhnout potřebné retenční kapacity.

K požadavku č. 14:

V důsledku výstavby by došlo ke kácení velkého množství dřevin (ve variantě A by se jednalo o 1 200 ks stromů a 3 335 m² keřů, ve variantě B a C by bylo pokáceno 1 209 kusů stromů a

odstraněno 4 445 m² keřů). Zeleň má v území nezastupitelnou funkci (např. záchyt benzo(a)pyrenu, pozitivní ovlivnění mikroklimatu lokality, součást stávajícího rázu krajiny). Je proto třeba upřesnit nutné kácení dřevin, prověřit možnost zachování nejcenějších stávajících dřevin a specifikovat náhradní výsadbu za pokácené stromy (množství a druhovou skladbu navržených dřevin).

K požadavku č. 15:

V oznámení nebyl dostatečně vyhodnocen vliv záměru na krajinu. Pro posouzení míry vlivu záměru na krajinný ráz a určení únosnosti zjištěné míry vlivu je třeba zpracovat samostatnou studii, která se bude zabývat všemi aspekty, které mohou krajinný ráz ovlivňovat, a vyhodnotí, jak se záměr bude v krajině pohledově uplatňovat.

K požadavku č. 16:

V rámci přírodovědného průzkumu byly nalezeny zvláště chráněné druhy živočichů (ropucha obecná, ropucha zelená, ještěrka obecná, krahujec obecný, bramborníček hnědý, koroptev polní, slavík obecný, čmelák). Je proto nutné navrhnout opatření k ochraně těchto zvláště chráněných druhů živočichů. Dle orgánu ochrany přírody je třeba zažádat o výjimku ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny pro zvláště chráněné druhy ještěrka obecná, ropucha obecná, ropucha zelená. Tyto druhy byly prokazatelně nalezeny a realizací záměru dojde ke změnám stanovištních podmínek (dosud nezastavěná plocha se stane zastavěnou, bude zde probíhat stavební činnost). Naopak vhodným načasováním kácení (odstraňování porostu dřevin mimo období hnízdění) lze předejít dotčení zvláště chráněných druhů ptáků (bramborníček hnědý, koroptev polní, slavík obecný) a výjimka není třeba. V blízkém okolí se vyskytuje dostatek dřevin, kde mohou ptáci uspokojit své potravní i hnízdní nároky.

K požadavku č. 17:

Navrhovaný terminál kříží hlavní tepelný napáječ z elektrárny Mělník do teplárny Malešice o dimenzi 2 x DN 800, který je nutno respektovat a s provozovatelem (Pražskou teplárenskou, a.s.) projednat podmínky umístění terminálu na tomto tepelném podzemním vedení. Příjezdová komunikace od ul. Průmyslová ve variantách B a C je umístěna v ochranném pásmu dvou elektrických vedení 2 x 110 kV rovnoběžně s jejich trasou, ne-li přímo pod vedeními. Pokud toto řešení bude nadále sledováno, bude nutno návrh komunikace projednat se společností PREdistribuce, a.s. a získat její souhlas.

Příslušný úřad navrhuje zpracovat, posoudit a vyhodnotit následující varianty:

- nulovou variantu (tzn. stávající stav území bez realizace záměru) pro porovnání s variantami předloženými v oznámení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

- variantu, kdy bude příjezd do terminálu (tzn. vjezdová brána a veškeré činnosti související s provozem kamionů) umístěn na východní stranu areálu, vzdálenější od obytné zástavby, která by tak nebyla ovlivněna provozem nákladních vozidel.
- variantu odpovídající náplni tzv. city-logistiky (tedy rozvoz zboží z vlaků nákladními automobily s celkovou hmotností do 3,5 tuny, resp. do 6 tun), kterou v dané lokalitě předpokládají Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy.
- variantu s umístěním terminálu jižně od ulice Objízdná, kdy by pro příjezd a odjezd kamionů sloužila nově vybudovaná komunikace napojená přímo na Štěrboholskou spojku.

Příslušný úřad dále doporučuje snížit kapacitu terminálu a nekoncentrovat překladiště kontejnerů na jednu lokalitu (a umožnit tak výhledové navýšení kontejnerové přepravy), ale usilovat o rovnoměrné rozložení po celém území hlavního města a přičiňovat se o řešení překladišť i na tratích již před hranicí Prahy.

2. Úkony před vydáním závěru zjišťovacího řízení

Dne 9.12.2016 obdržel OCP MHMP oznámení záměru „Terminál Malešice“ zpracované podle přílohy č. 4 k zákonu.

Protože oznámení splňovalo náležitosti podle § 6 odst. 4 zákona, oznámil příslušný úřad ve lhůtě dané zákonem dne 16.12.2016 zahájení zjišťovacího řízení. Informace o oznámení byla zveřejněna způsoby podle § 16 zákona. Elektronická podoba oznámení byla zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1037. Současně zaslal příslušný úřad kopii oznámení spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a správním úřadům.

3. Podklady pro vydání závěru zjišťovacího řízení

Podkladem pro vydání závěru zjišťovacího řízení bylo oznámení záměru zpracované podle přílohy č. 4 k zákonu Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D. v prosinci 2016, dále vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti obdržená během zjišťovacího řízení (viz níže).

Nesouhlas se záměrem či požadavek záměr dále posuzovat dle zákona je obsažen ve vyjádřeních dotčených správních úřadů, územních samosprávných celků i veřejnosti. V jednotlivých vyjádřeních byly uplatněny připomínky k vlastnímu záměru i k provedeným hodnocením, které je třeba při posuzování přijatelnosti vlivů záměru brát v úvahu a které poukazují na potřebu podrobnějšího zhodnocení předpokládaných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. S přihlédnutím k obdrženým připomínkám byly příslušným úřadem specifikovány výše uvedené oblasti, na které je třeba se v rámci dokumentace zaměřit.

4. Vyjádření, která příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení

- hlavní město Praha
(vyjádření č. j. MHMP 12184/2017 ze dne 5.1.2017 a č.j. 49990/2017 ze dne 11.1.2017),
- Městská část Praha 10
(vyjádření zn. P10-134607/2016 ze dne 5.1.2017),
- Městská část Praha 14
(vyjádření č. j. UMCP14/16/51767/KS ze dne 9.1.2017),
- Městská část Praha 9
(vyjádření č. j. P09 000811/2017 ze dne 2.1.2017),
- Městská část Praha 22
(vyjádření zn. P22 510/2017 SEK1 01 ze dne 13.1.2017),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy
(vyjádření č. j. HSHMP 63514/2016 ze dne 11.1.2017),
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha
(vyjádření č. j. ČIŽP/41/IPP/1700294.001/17/PVZ ze dne 11.1.2017),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor ochrany prostředí
(vyjádření č. j. MHMP 70238/2017 ze dne 16.1.2017),
- Magistrát hlavního města Prahy - odbor památkové péče
(vyjádření č. j. MHMP 76569/2017, sp. zn. S-MHMP 2251131/2016 Nezvedová ze dne 25.1.2017).
- 108 vyjádření veřejnosti (včetně jedné petice).

Kopie vyjádření jsou spolu s tímto závěrem zjišťovacího řízení zveřejněny v Informačním systému EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem záměru PHA1037. Příslušný úřad podotýká, že některá vyjádření veřejnosti jsou totožná - pak je v informačním systému zveřejněno pouze jedno „vzorové“ vyjádření.

Hlavní město Praha (HMP) požaduje další posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. V dokumentaci EIA požaduje zejména:

- 1) Doplnit kontext celého záměru, tedy informaci, kterou koncepci záměr naplňuje a zda je v souladu s posouzením jejich vlivů na životní prostředí. To se týká zejména kapacity záměru, vymezení obsluhovaného území a také plánů na provoz podobných terminálů v okolí (cca do 100 km), případně na jejich výstavbu.
- 2) Zpracovat variantu s umístěním terminálu v k.ú. Kyje, jižně od ulice Objízdná, podél existující zástavby, tj. cca 1 400 metrů východním směrem od polohy navržené v oznámení. Pro příjezd a odjezd kamionů by sloužila nově vybudovaná komunikace ústící přímo do Štěrboholské radiály.

- 3) Doplnit opatření k maximalizaci vsakování srážkových vod a také jejich jímání a využívání v místě.
- 4) Doplnit alespoň rámcový projekt sadovnických úprav, který by upřesnil nutné kácení dřevin a upřesnil počty, druhovou skladbu a další zejména kvantitativní parametry stromů v zamýšlené výsadbě, resp. obecně dřevin v ozelenění celého areálu.

V doplněném vyjádření uvádí HMP následující:

- 1) Upozorňuje, že popsany provoz terminálu neodpovídá náplni tzv. city-logistiky, kterou v dané lokalitě předpokládají platné Zásady územního rozvoje (ZÚR) hl. m. Prahy. Proto HMP doporučuje zpracovat v dokumentaci i variantu zařízení pro city-logistiku, tedy rozvoz zboží z vlaků nákladními automobily s celkovou hmotností do 3,5 tuny, resp. do 6 tun.
- 2) Obecně je třeba záměr pozměnit z hlediska souladu s platným územním plánem (ÚP) hl. m. Prahy a se ZÚR hl. m. Prahy. Navržené řešení zasahuje do funkční plochy PZA/DZ. Regulativy plochy PZA jsou pro východní část řešení terminálu omezující. ZÚR hl. m. Prahy vymezují v západní části území terminálu Malešice lokalitu pro umístění terminálu city-logistiky k upřesnění v ÚP. Odkaz na územní rezervu východně od navrženého terminálu je nedostačující.
- 3) Každopádně je zprovoznění terminálu Malešice žádoucí až po zprovoznění jihovýchodní části Pražského okruhu v úseku Běchovice – D1 (Silničního okruhu kolem Prahy – stavby č. 511). Je totiž třeba vyloučit riziko navýšení intenzity těžké nákladní automobilové dopravy v obytné zástavbě jižního a jihovýchodního sektoru Prahy (např. v oblasti Spořilova a Jižního Města). Toto necht' je formulováno jako podmínka případného závazného stanoviska EIA.
- 4) Z pohledu vztahu těžké nákladní dopravy a přilehlé obytné čtvrti je žádoucí prověřit přímé napojení terminálu na Průmyslovou ulici tak, aby bylo možné v místě napojení do/z terminálu realizovat všechny směry. Takové napojení je třeba řešit společně s křižovatkou Průmyslová-Objízdná, kde je zvažována změna současného uspořádání na plnohodnotnou křižovátku (není vyloučena ani korekce její polohy). Zároveň je třeba zohlednit skutečnost, že současné napojení rampy z ulice Českobrodské od západu do Průmyslové ve směru na jih je závadové a je třeba počítat s její úpravou zahrnující návrh připojovacího pruhu. Uvažované otáčení kamionů jedoucích od jihu na křižovatce Průmyslová-Českobrodská u obytné zástavby Kyjí je nežádoucí.
- 5) Veškeré činnosti související s provozem kamionů (vyčkávaní, brána, přepážka, registrace apod.) je třeba umístit do vhodnější polohy, tj. do polohy vzdálené od obytné zástavby, nejlépe na východní stranu terminálu. V této souvislosti se také jako vhodná nabízí možnost změny orientace provozu kamionů s příjezdem z východní strany bez zbytečného příjezdu a vyčkávaní na straně areálu přilehlé k obytné čtvrti.
- 6) Pokud by byla připuštěna problematická možnost vjezdu a výjezdu kamionů do Terminálu Malešice a z něj přes ulici Heldovu, HMP požaduje zcela eliminovat riziko nežádoucích

průjezdů těžkých nákladních vozidel z Terminálu Malešice a do něj Sazečskou ulicí, jakož i zastavování a čekání nákladních vozidel v Heldově ulici v blízkosti vjezdu do terminálu. Takovéto řešení by muselo být zajištěno např. nevypověditelnou smlouvou s vlastníkem, resp. provozovatelem terminálu, která by obsahovala i zřízení a provozování kontrolních systémů a nastavení smluvních sankcí za případné nedodržení podmínek.

- 7) Při případné další přípravě záměru bude třeba do návrhu zohlednit koncepci rozvoje cyklistické dopravy v území, případně další dílčí nároky na veřejná prostranství apod.
- 8) Upozorňuje, že navrhovaný terminál kříží hlavní tepelný napáječ z elektrárny Mělník do teplárny Malešice o dimenzi 2 x DN 800, který je nutno respektovat a s provozovatelem (Pražskou teplárenskou, a.s.) projednat podmínky umístění terminálu na tomto tepelném podzemním vedení. Příjezdová komunikace od ul. Průmyslová ve variantách B a C je umístěna v ochranném pásmu dvou elektrických vedení 2 x 110 kV rovnoběžně s jejich trasou, ne-li přímo pod vedeními. Pokud toto řešení bude nadále sledováno, bude nutno návrh komunikace projednat se společností PREdistribuce, a.s. a získat její souhlas.

Městská část Praha 10 zásadně nesouhlasí s realizací předmětného záměru a požaduje provedení celého procesu posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. z následujících důvodů:

Zaslané oznámení neobsahuje vyhodnocení veškerých dopadů na životní prostředí. V některých ohledech je zkrácené a zároveň si protirečí. Celkově tak neposkytuje dostatečně relevantní podklad pro jednoznačné posouzení.

Vlastní provedené měření hluchnosti nebylo provedeno na potenciálně nejzatíženějším místě, které by bylo ovlivněno posuzovaným záměrem. Měření mělo být provedeno v nejvyšším patře bytové budovy.

V oblasti posuzování provozu zařízení nebyl dostatečně posouzen dopad hluku, který bude vyvolán posunováním vlakových souprav v rámci kolejiště na Nádraží Malešice.

Zásadní problém MČ Praha 10 shledává v provedeném průzkumu z hlediska akustických dopadů. V době zpracování oznámení a předtím provedených měření docházelo ke změně platné legislativy. Z tohoto pohledu není zřejmé, zda předložené podklady a jejich závěry jsou platné. V tomto ohledu MČ Praha 10 žádá o důkladné prověření souladu s platnou legislativou.

Není zřejmé, zda je předmětem posuzování dopadů na kvalitu ovzduší předmětná lokalita v Malešicích nebo jiné místo. V oznámení na str. 77 jsou uváděny ulice Jeseniova a Kaplířova, které nijak se záměrem v Malešicích nesouvisí. Z tohoto pohledu není možné údaje ke koncentracím částic PM₁₀ a PM_{2,5} pokládat za odpovídající pro tento záměr.

Záměr je v rozporu s „Programem pro zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – CZ01“ a plánovanými opatřeními pro zlepšení kvality ovzduší, které zahrnují i selektivní či úplné zákazy vjezdu vozidel. Z tohoto pohledu se pak má jednat zejména o nákladní dopravu.

Součástí zaslaných podkladů není přehled cílů přepravy nákladu ze zvažovaného terminálu ani konkrétní odvozové trasy po napojení na nejbližší kapacitní dopravní tahy. Záměr by měl být

posuzován z globálního hlediska dopadů na životní prostředí na všechny části hl. m. Prahy, které budou možným provozem zatíženy.

Životní prostředí v okolí komunikace Průmyslová je již nyní negativně ovlivňováno silně exponovaným provozem vozidel. Další přitížení komunikační sítě o cca 300 jízd převážně kamionové dopravy v průměrném pracovním dnu by situaci dále neúměrně zhoršilo. Křížení komunikací Černokostecká - Průmyslová je třetí nejzatíženější úrovnovou křižovatkou na území hl. m. Prahy. Další zatížení této komunikace je celkově nevhodné a bude mít další negativní dopady na obyvatele v přilehlých obytných částech a stav životního prostředí.

V rámci oznámení není řešen dopad světelného znečištění na okolní obytnou zástavbu v těsné blízkosti posuzovaného záměru. Uvažovaný provoz od 6.00 do 22.00 hodin bude v závislosti na roční době znamenat nutnost osvětlení provozní plochy. Zároveň v rámci ochrany areálu bude plocha osvětlena pravděpodobně i mimo provozní dobu. Bytové objekty v blízkosti záměru budou tímto světelným znečištěním jednoznačně postiženy. Vliv světelného znečištění na lidský organismus je negativní. Obdobně nadměra osvětlení má negativní vliv na faunu a flóru.

Oznámení nedostatečně vyhodnocuje dopady vibrací z předmětného záměru a navazujících ploch zatížených v rámci kolejíště na Nádraží Malešice.

Záměr počítá s výrazným úbytkem zeleně. Tento úbytek vegetace není v záměru nijak kompenzován a ani není zohledněn při výpočtu vlivu záměru na kvalitu ovzduší. Tyto dřeviny vytváří vhodné podmínky pro výskyt i hnízdění širokého spektra ptáků, včetně zvláště chráněných druhů. Dále zde byl prokázán výskyt silně ohrožené ještěrky obecné, ropuchy obecné a ropuchy zelené.

Kromě ztráty funkce biotopu pro řadu živočichů dojde především ke ztrátě ostatních nezbytných funkcí zeleně. Lokalita záměru se nachází v území již v současnosti silně negativně zatěžovaném. Průměrné pětileté koncentrace znečišťujících látek se pohybují ve vysokých podílech limitních hodnot nebo je dokonce překračují. Jednou z výrazných funkcí zeleně je zachycování znečišťujících látek a snižování jejich hodnot výskytu na lokalitě. Vykácením 1 200 stromů a cca 0,4 ha porostů keřů dojde k výrazné ztrátě těchto funkcí. Tyto vlivy nejsou v oznámení nijak zohledněny. Ačkoli je v oznámení uvedeno, že záměr nebude představovat výrazný nárůst imisí, cílem by mělo být postupné snižování polutantů, nikoli jejich pouhé mírné (v rámci limitů či povoleného překročení limitů) zvýšení.

Jako další negativní vliv plánované výstavby je výrazné snížení možnosti vsakování srážek.

Celý areál je projektován na orné půdě. Souhlas s odnětím ze ZPF by vydával v případě varianty A Magistrát hl. m. Prahy, v případě varianty B nebo C Ministerstvo životního prostředí. Tím by došlo k hrubému porušení § 4 zákona č. 332/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, který v zásadách plošné ochrany ZPF v odstavci 1 uvádí, že pro nezemědělské účely je nutno použít především nezemědělskou půdu, nezastavěné a nedostatečně využitě pozemky v zastavěném území.

Oznámení neobsahuje nulovou variantu pro porovnání s navrženým řešením ve variantách A, B, C. MČ Praha 10 požaduje její dopracování.

V oznámení je uvedeno, že v těsné blízkosti se nenachází obytná zástavba. V tomto bodu si oznámení protirečí, protože zároveň uvádí, že z hlediska imisního dopadu se jedná odhadem o 1 500 obyvatel. První bytové objekty se nachází ve vzdálenosti cca 160 metrů od posuzovaného záměru. Záměr je navíc situován v těsné blízkosti sportoviště, které slouží pro organizovaný sport dětí a mládeže. Zároveň v návaznosti na odvozové trasy nákladních vozidel budou v rámci dotčených městských čtvrtí provozem zatíženy další tisíce obyvatel.

V oznámení je konstatováno, že v návaznosti na vznik terminálu je umožněn vznik městské logistiky v dané lokalitě. Pak by část kontejnerů byla převezena z překladiště do přilehlých skladů, odkud by po rozbalení bylo zboží zaváženo dodávkami do města. Toto tvrzení není v oznámení při posuzování dopadů na životní prostředí zohledněno. Zároveň lze předpokládat, že se jedná o účelové rozdělení záměru, který by měl být posuzován jako jeden celek a ne jako jednotlivé etapy. Postupně by tak mohlo docházet k vytváření dalších negativních zdrojů zhoršení životního prostředí, které s ohledem na své kapacity nemusejí podléhat procesu EIA.

Varianty B a C počítají se schválením změny územního plánu. MČ Praha 10 není o projednávání takovéto změny informována. Posuzovat varianty B a C je neobjektivní, když není zřejmá možnost jejich realizace. Přitom varianta A je z hlediska dopadu na obyvatele Prahy 10 nejvíce problémová.

Obě připojení do Heldovy i Průmyslové ulice jsou v rozporu s ČSN 73 6110 a ÚPn HMP, neboť se nebezpečným způsobem napojují na cyklostezku. Západní vjezd se dokonce napojuje přímo na cyklostezku Heldova.

V oznámení je uvedeno, že pro kontrolu odjezdů nákladních vozidel, resp. pro monitorování případného nepovoleného průjezdu rezidenčním územím budou instalovány kamery a záznam bude předáván na příslušný silniční úřad. Toto řešení nebylo s příslušným silničním úřadem projednáváno.

Kontejnerové překladiště v rámci Nákladového nádraží Žižkov již nefunguje. Tento terminál je provozován mimo území hl. m. Prahy. Nelze tedy v oznámení argumentovat snížením zátěže na centrum města z provozu na Nákladovém nádraží Žižkov, když toto zařízení nefunguje. Opětovné přesunutí tohoto provozu na území hl. m. Prahy je jednoznačně nežádoucí a bude znamenat negativní zatížení této lokality a i navazujících čtvrtí.

Případným přesunem původního překladiště z území Žižkova do Malešic nedojde k přesunu mimo centrum města (posun o cca 3 km). Celé území Prahy 10, a tedy i Malešice, patří do širšího centra hl. m. Prahy. Obdobné záměry do centrálních území sídelních útvarů nemají být umísťovány. Jejich realizace má probíhat na místech, kde nebudou mít negativní dopad na již tak zhoršené životní podmínky na území městské aglomerace velikosti Prahy.

MČ Praha 10 dlouhodobě vnímá tuto část Malešic za transformační území a již realizuje kroky, které by měly v horizontu následujících desetiletí postupně transformovat území z průmyslového

využití na novou městskou čtvrť, tedy urbanizovaný prostor městského či velkoměstského charakteru. Posuzovaný záměr jde jednoznačně proti rozvojovým předpokladům MČ Praha 10. Přestože je uvedený záměr dlouhodobě v této lokalitě zamýšlen, 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 budoucnosti. 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 MČ Praha 10 zásadně nesouhlasí s realizací předmětného záměru.

Městská část Praha 14 zásadně nesouhlasí s umístěním velkokapacitního překladiště kontejnerů a požaduje, aby byl záměr podroben posouzení dle zákona a dokumentace obsahovala komplexní charakteristiku a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. Oznámení nedává dostatečné informace, chybí podstatné údaje, obsahuje mnoho rozporů a množství nepřesných dat. MČ Praha 14 žádá, aby ve zpracované dokumentaci EIA byly mimo jiné posouzeny a zohledněny následující důvody:

1. Územní plán

Zájmové území se rozkládá na severním okraji průmyslové oblasti vymezené komunikacemi Heldova, Teplárenská, Tiskařská a Průmyslová. Terminál je navržen v ploše DZ, kde hlavní funkční využití je pro stavby, plochy a zařízení pro skladování a deponování zboží a materiálu, území sloužící k překládání nákladů mezi různými druhy dopravy ve vazbě na železniční dopravu. V případě navržené nové komunikace z překladiště přímo na ul. Průmyslová je dotčená plocha ZMK a ve východní oblasti prochází pozemky k.ú. Kyje, které jsou součástí celoměstského systému zeleně. V monofunkčních plochách zeleně, které jsou součástí tohoto systému, je přípustné umísťovat pouze stavby a zařízení související s provozem a údržbou těchto ploch. Doplňkové využití a výjimečně přípustné využití v plochách ZMK jsou přípustná pouze jako součást celkové koncepce monofunkční plochy zeleně realizované současně s jejich zakládáním, případně v rámci jejich rekonstrukcí. Připojení záměru na Průmyslovou ulici není v souladu s územním plánem hl. m. Prahy.

2. Dopravně inženýrské podklady

- Kapacita překladiště kontejnerů Malešice není porovnatelná s ostatními překladišti v republice, chybí uvedení v jednotce TEU (1 TEU = ekvivalent 1 kontejneru o délce 20 stop). Schází detailní popis ke kontejnerům a z toho možnost dovodit jejich celkový počet.
- Varianta B a C počítá s napojením komunikace vedoucí od/k areálu Terminál Malešice na Průmyslovou ulici stykovou neřízenou křižovatkou bez připojovacího pruhu a s příliš krátkým pruhem odbočovacím. Při aktuálních i výhledových intenzitách provozu v tomto

úseku lze očekávat při výjezdech snížení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, což je vzhledem k dopravnímu významu Průmyslové ulice nepřijatelné.

- Připojení Terminálu Malešice z Průmyslové ulice (varianta B a C) je plánováno v těsné blízkosti západní nájezdové rampy od ulice Českobrodské. Tato rampa není opatřená připojovacím pruhem a jedná se tak o místo častých dopravních nehod. V tomto místě vznikne nebezpečný průplet, kdy rozjíždějící se vozidla od Českobrodské budou v kolizi se soupravami odbočujícími na komunikaci k Terminálu.
- Dopravní napojení varianty B a C na Průmyslovou ulici je nevhodné z hlediska záměru na zřízení signalizované všesměrové křižovatky Průmyslová x Objízdna, jelikož navrhované napojení se nachází v její těsné blízkosti. Tato stavba je dopravní prioritou MČ Praha 14.
- Ve variantě B a C je dopravní napojení Terminálu Malešice zvažováno přes mimoúrovňovou křižovatku Průmyslová x Českobrodská. Sjezdová rampa z Průmyslové ulice ke křižovatce Českobrodská x Rožmberská má délku cca 80 m. Již nyní je řadící pruh vlevo ve špičkových hodinách na hranici své kapacity. Při přetížení tohoto směru dlouhými soupravami bude docházet k zasahování čekajících vozidel do průběžných pruhů Průmyslové ulice, což bude mít za následek dopravní komplikace v celé oblasti.
- V současné době je průmyslový polookruh již plně vytížen a kromě výše zmíněné křižovatky jsou i další křižovatky (Průmyslová x Poděbradská, Kbelská x Kolbenova) rovněž kapacitně vyčerpány a další přetížení způsobí nárůst kongescí v dopravních špičkách.
- Obě připojení záměru do Heldovy i Průmyslové ulice jsou v rozporu s ČSN 73 6110 a ÚP HMP, neboť se nebezpečným způsobem napojují přes cyklostezku (která je obsažena ve stávajícím ÚP i v generelu HMP). V Průmyslové ulici je vedena hlavní trasa A430, v Heldově ulici páteční cyklotrasa A24 a A43. Západní vjezd se dokonce napojuje přímo na cyklostezku Heldova.
- V oznámení záměru chybí přepravní trasy rozvozu zboží a předpokládané časové rozdělení dopravy.

MČ Praha 14 požaduje zpracovat podrobnou dopravní studii, odstranit nedostatky a do posouzení promítnout následující připomínky:

- Snížit kapacitu terminálu a nekoncentrovat překladiště kontejnerů na jednu lokalitu a umožnit tak výhledové navýšení kontejnerové přepravy, ale usilovat o rovnoměrné rozložení po celém území hlavního města a přičiňovat se o řešení překladišť i na tratích již před hranicí Prahy.
- Řádně zdokumentovat přetížení dopravy ze zprovozněného terminálu tak, aby byla možná kontrola; nelze souhlasit s uvedenou generovanou dopravou pouhých 125 nákladních vozidel a 30 osobních vozidel v jednom směru za den při maximálním vytížení překladiště. Bude-li se z dostupných údajů o plánovaném provozu překladiště a obdobných překladišť odvozovat, dojde při kapacitě 3 vlaků k obsazení 3 kolejí a 3 další

koleje zůstanou volné; při plném obsazení by tedy došlo až k 2-3 násobné kapacitě a generovaná doprava by byla v rozsahu 250 – 375 kamionů v jednom směru.

- Řešit rozložení dopravní zátěže (nákladní dopravy) již na Tiskařské a Teplárenské a nákladní dopravu odkloňovat z Průmyslové na Štěrboholskou radiálu a nezatahovat další provoz ve směru na Hloubětín na křižovatky Průmyslová x Českobrodská, Průmyslová x Poděbradská a Kbelská x Kolbenova.
- Provéřit vliv záměru na výše uvedených křižovatkách s probíhající a předpokládanou transformací Vysočan.
- Nevyužívat tyto křižovatky, a to do doby, než bude provedena výstavba MÚK Průmyslová x Poděbradská a Kbelská x Kolbenova.
- Doložit kapacitní posouzení křižovatky ulic Českobrodská, Průmyslová, Rožmberská a Průmyslová, Teplárenská, Tiskařská při maximální možné kapacitě překladiště tak, aby kvalita dopravy v těchto křižovatkách neklesla pod stupně požadované ČSN 73 6102.
- Nevyužívat místní komunikace II. a III. třídy v Praze 14 pro nákladní vozidla do a z kontejnerového překladiště.
- Upřednostnit vyšší podíl kontejnerové přepravy z překladiště dále po železnici a snížit podíl silničního rozvozu.
- Doplnit dokumentaci o cíle a přepravní trasy vzhledem k tomu, že se předpokládá zásobování nejen hlavního města Prahy, ale i části Středočeského kraje.
- Řešit bezmotorovou dopravu a prověřit alternativní dopravní napojení Terminálu Malešice na plánovanou část MO Balabenka – Rybníčky.
- Provéřit vliv záměru na plánovanou linku městské železnice (S72) v úseku Praha Běchovice – Praha Vršovice (Praha Radotín), která tímto územím bude procházet, včetně plánované zastávky Praha Depo Hostivař (ve fázi studie).
- Předložit a vyhodnotit v kartogramech výhledového modelového zatížení vybraných komunikací zprovozněním záměru (reálná kapacita) společně k roku 2020 bez dostavby a s dostavbou pražského a městského okruhu, což se jeví, vzhledem k protahující se přípravě těchto staveb, v dnešní době jako nereálné.
- Provéřit vliv záměru vůči podnětu na změnu územního plánu „Z2985/Změna vedení trasy železniční vlečky, návrh trasy dle Konceptu 09“.

3. Kvalita ovzduší

Záměr podle předloženého oznámení má významný vliv na kvalitu ovzduší v lokálních podmínkách, protože v rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel lze očekávat u znečišťujících látek (oxid dusičitý, benzen, suspendované částice frakce PM₁₀, PM_{2,5}, benzo(a)pyren) zvýšené riziko z expozice těchto látek.

Dokumentace bude obsahovat:

- Reálné experimentální měření imisí znečišťujících látek (zejména PM₁₀, PM_{2,5}, benzo(a)pyren) u komunikací Průmyslová x Českobrodská a v bezprostřední blízkosti

obytné zástavby. Měření bude realizováno v zimním období, kdy se předpokládá vyšší emise BaP, protože emise PAU ze spalovacích motorů rostou se snižující se teplotou. V zimních měsících jsou také využívána lokální topeniště či kotelny, a proto je nutné vyhodnotit kumulativní a synergické účinky sledovaných znečišťujících látek.

U jednotlivých vzorků bude provedena analýza karcinogenních PAU.

- Inovativní metody monitorování toxicity výfukových plynů spalovacích motorů v podmínkách reálného městského provozu.
- Hodnocení světelného znečištění, které zde bude svízelným problémem pro všechny živé organismy a mělo by být součástí kompletního podkladu.

4. Hluk

V oznámení se konstatuje, že hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž (70 dB ve dne a 60 dB v noci) z provozu na hlavních komunikacích bude v roce 2020 v území splněn. Hluk z provozu na komunikacích o hodnotě 60 dB v denní a 50 dB v noční době bude v území lokálně překročen, a to u zástavby v blízkosti křížení Průmyslové a Českobrodské ulice. Relativně vyšší změny akustické zátěže lze očekávat v prostoru křižovatky Průmyslové a Českobrodské ulice. Ve variantě B lze očekávat v denní dobu nárůst hlukové zátěže do 0,3 dB, ve variantě C pak do 0,2 dB. Skutečností zůstává, že dojde k nárůstu hladiny hluku vzhledem k zvýšenému provozu kamionové dopravy v dotčené oblasti. Vyhodnocení hlukové zátěže by mělo vycházet z reálně generované dopravy záměru.

5. Ochrana přírody a krajiny

Plánované kácení 1 209 ks stromů a 4 445 m² keřového porostu v rámci realizace záměru bude mít negativní vliv na některé složky životního prostředí celopražského významu, např. hlučnost, prašnost apod. Předložené oznámení neobsahuje specifikaci náhradní výsadby.

6. Porovnání variant řešení

V předloženém oznámení je z hlediska lokalizace uvažována jen jedna varianta umístění záměru. Je řešena aktivní varianta s umístěním záměru, ale chybí nulová varianta, kdy záměr nebude realizován a pozemky zůstanou ve stávajícím stavu. MČ Praha 14 požaduje doplnit porovnání variant, aby vliv investice výstavby terminálu byl hodnotitelný z hlediska jejího možného vlivu na obyvatelstvo a životní prostředí.

Na základě výše uvedeného MČ Praha 14 proto požaduje podrobit záměr posouzení dle zákona, zejména ze skutečné kapacity terminálu a jeho vlivu na veřejné zdraví a životní prostředí. Požaduje předcházet zhoršení prostředí a pro snížení nepříznivých vlivů na okolní prostředí provést opatření na ochranu obytných domů před prachem, hlukem a vibracemi ještě před zprovozněním záměru. Jednou z možností je vysázení izolační zeleně v ploše mezi ulicemi Průmyslovou, Objízdnou a Českobrodskou.

Městská část Praha 9 vyjádřila zamítavé stanovisko a uplatnila následující připomínky:

- 1) Nesouhlasné stanovisko MČ Praha 9 již vyjádřila usnesením Rady MČ Praha 9 dne 17.3.2009.
- 2) Trvání nesouhlasného stanoviska opírá o skutečnost, že přemístění kontejnerového překladiště ze Žižkova do Malešic znamená i přesun jízd zejména kamionové přepravy na komunikaci Průmyslová, která již dnes vykazuje v úseku Průmyslová – Kbelská a zejména křižovatek Kbelská x Poděbradská, Kbelská x Kolbenova vysokou intenzitu dopravy.
- 3) Neřešením stavby PO 511 Pražského okruhu (úsek D1-I/12) a stálým oddalováním návazných investic a úpravy komunikačního skeletu a zejména výstavby MÚK Průmyslová x Poděbradská x Kbelská x Kolbenova, s přihlédnutím ke skutečnosti, že ulice Českomoravská a Poděbradská přenáší dopravní zátěž z tunelu Blanka, kdy realizací záměru dojde v průměrném pracovním dnu k dalšímu přetížení okolní komunikační sítě o cca 300 jízd (obousměrně) převážně kamionové dopravy, by došlo zprovozněním záměru ke kritické dopravní situaci na území MČ Praha 9.
- 4) V souvislosti s nárůstem dopravy dochází i k nárůstu prašnosti, hluku a emisí z výfukových zplodin. Tyto negativní faktory se tak dotknou obytné zástavby při komunikacích Průmyslová a Kbelská.
- 5) Vytvořením kontejnerového Terminálu Malešice se zvýší i železniční doprava na „Malešické spoje“. Tyto nákladní vlaky budou zatěžovat zástavbu v Hloubětíně a Hrdlořezích hlukem, který již dnes evidentně překračuje povolené limity.
- 6) Vzhledem k tomu, že 1. čtení konceptu ÚP HMP tuto změnu opět akceptuje, trvá MČ Praha 9 na stanovisku Zastupitelstva ze dne 26.9.2006 a požaduje nepokračovat ve schvalování návrhu změny ani s podmínkou zpracování SEA a studie a tuto změnu i z konceptu ÚP HMP vypustit. Současně MČ Praha 9 požaduje i z konceptu ÚP HMP vypustit stávající terminál.

Městská část Praha 22 uvádí, že předložený záměr navýší vzhledem ke svému umístění nejen dopravu v Malešicích, ale zatíží všechny přístupové komunikace těžkou kamionovou dopravou. Tím se zvýší intenzita dopravy i na již tak neúnosně přetížené komunikaci Přátelství, což bude mít negativní dopad nejen na životní prostředí a kvalitu života občanů žijících podél této komunikace, ale i dopravní obslužnost MHD. V situaci, kdy není dobudován Silniční okruh kolem Prahy, je naprosto nezodpovědné přivádět další kamionovou dopravu z okrajů Prahy až do Malešic po již dnes přetížených komunikacích.

Rada MČ Praha 22 proto nesouhlasí s realizací předmětného záměru, neboť jeho realizace v přeložené podobě by mohla mít významně negativní dopad na životní prostředí a zdraví obyvatel (hluk a emise z dopravy). Předložené oznámení považuje za nedostatečné, protože

neobsahuje informace o dopravních vazbách záměru a žádá, aby byl tento záměr dopracován a důkladně posouzen v celém procesu EIA.

Hygienická stanice hlavního města Prahy (HS HMP) uvádí, že oznámení záměru je zpracováno v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví a záměr není třeba dále rozpracovávat a posuzovat dle zákona č. 100/2001 Sb. Na základě předložených podkladů lze předpokládat, že realizace záměru nebude mít dopady významné z hlediska ochrany veřejného zdraví. Z hlediska ochrany zdraví jsou navrženy varianty prakticky rovnocenné.

Česká inspekce životního prostředí (ČIŽP) má k předloženému oznámení záměru zásadní připomínky ze strany oddělení ochrany vod a upozornění ze strany oddělení odpadového hospodářství. ČIŽP požaduje další posuzování vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. a zohlednění připomínek v dokumentaci.

Z hlediska ochrany vod ČIŽP uvádí, že předložené oznámení neobsahuje hydrotechnické výpočty množství srážkových vod a údaje o recipientu, do kterého budou srážkové vody zaústěny. Dále není v oznámení uvedeno, zda bude v areálu uvažované stavby zajištěna retence srážkových vod k dalšímu využití (zalévání zeleně, skrápění zpevněných ploch). ČIŽP požaduje doplnění těchto informací do dokumentace.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OCP MHMP) uplatnil k oznámení záměru následující připomínky:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu OCP MHMP uvádí, že záměrem (ve všech variantách) je dotčen ZPF, nicméně variantou „A“ o něco méně (o cca 7 000 m²). Části oznámení týkající se ZPF jsou zpracovány v dostatečné podrobnosti. Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, v platném znění, nemá OCP MHMP k záměru připomínky a nepožaduje pokračovat v procesu EIA.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství uvádí, že záměrem jsou dotčeny pozemky ležící do 50 m od PUPFL (pozemky určené k plnění funkcí lesa).

Z hlediska nakládání s odpady OCP MHMP upozorňuje na změnu platné legislativy a na povinnosti vyplývající z platných právních předpisů.

Z hlediska ochrany ovzduší OCP MHMP uvádí, že dle údajů map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací (pětiletý průměr 2011-2015) publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem dosahují v této lokalitě průměrné roční imisní koncentrace oxidu dusičitého (NO₂) hodnot 27,5 – 28,6 µg/m³, polévatého prachu frakce PM₁₀ hodnot 24,5 – 24,8 µg/m³, benzenu hodnoty 1,4 µg/m³ a benzo(a)pyrenu (B(a)P) hodnoty 1,11 ng/m³.

U průměrných 24hodinových imisních koncentrací PM₁₀ jsou 36. nejvyšší hodnoty v rozpětí 43,5 – 43,7 µg/m³.

V rámci modelových výpočtů ATEM, aktualizace 2014, byly v uvedeném území jako pozad'ové hodnoty vyhodnoceny maximální hodinové koncentrace NO₂ ve výši 144,2 µg/m³.

Z uvedených údajů je patrné, že se jedná v rámci pražských relací o vyhovující prostředí, s hodnotami koncentrací sledovaných látek pod imisními limity. V území dochází pouze k mírnému překračování imisního limitu u průměrné roční koncentrace B(a)P.

K pozad'ovým nadlimitním koncentracím B(a)P lze konstatovat, že k překračování imisního limitu dochází na většině území hlavního města Prahy. Překračování imisního limitu této škodliviny je způsobováno zejména automobilovou dopravou a lokálními topeništi na pevná paliva.

Modelovými výpočty rozptylové studie byly zjišťovány imisní příspěvky sledovaných škodlivin z provozu kontejnerového překladiště ve třech navrhovaných variantách. Z výsledků modelových výpočtů vyplývá, že největší příspěvky imisních koncentrací jsou dosahovány v prostoru překladiště.

Příspěvky průměrných ročních imisních koncentrací NO₂ budou ve variantě A dosahovat 0,35 µg/m³, ve variantě B – 0,33 µg/m³ a ve variantě C – 0,31 µg/m³.

Příspěvky maximálních hodinových koncentrací NO₂ budou u varianty A dosahovat 2,5 µg/m³, u varianty B – 2,3 µg/m³ a u varianty C – 2,2 µg/m³.

Příspěvky průměrných ročních koncentrací benzenu se u uvedených variant pohybují v tisícinách µg/m³.

Příspěvky průměrných ročních koncentrací PM₁₀ budou ve variantě A dosahovat 2,1 µg/m³, ve variantě B – 1,2 µg/m³ a ve variantě C – 1,1 µg/m³. Jedná se o nejvyšší příspěvky, zjištěné přímo v prostoru překladiště a způsobené především sekundární prašností. Zvýšená sekundární prašnost je charakteristická pro komunikace (plochy) bez výrazného dopravního zatížení, kterou je také plocha předmětného překladiště.

Příspěvky maximálních denních koncentrací PM₁₀ budou ve variantě A dosahovat nejvíce 18,7 µg/m³, ve variantě B – 8,6 µg/m³ a ve variantě C – 9,4 µg/m³. U případného překročení stanovené imisní hodnoty s ohledem na okamžité imisní pozadí lokality se neočekává překročení stanovené četnosti překročení ve výši 9,6 % roční doby.

Nejvyšší příspěvky průměrných ročních koncentrací B(a)P budou dosahovány v prostoru překladiště, ve variantě A – 0,028 ng/m³, ve variantě B – 0,017 ng/m³ a ve variantě C – 0,016 ng/m³.

Z provedených výpočtů vyplývá, že zjištěné příspěvky sledovaných znečišťujících látek z provozu navrhovaného záměru budou nízké a kromě průměrných ročních koncentrací B(a)P nebude při uvažování imisního pozadí docházet k překračování imisních limitů. Rozložení pásem imisní zátěže se u jednotlivých variant liší velmi málo, příspěvky imisních koncentrací sledovaných látek jsou nejnižší u varianty C.

Během výstavby budou hlavními zdroji znečišťování ovzduší provoz stavební techniky a manipulace se zeminou. Příspěvky maximálních hodinových koncentrací NO₂ by se měly pohybovat v rozmezí 40 – 55 µg/m³, příspěvky denních koncentrací prachových částic PM₁₀ ve výši 5 µg/m³. Při výskytu nepříznivých rozptylových podmínek lze předpokládat krátkodobé překročení imisních limitů. Zpracovatel rozptylové studie proto stanovuje podrobný výčet všech dostupných opatření na minimalizaci prašnosti, která bude nezbytné uplatnit během výstavby překladiště.

Z výsledků modelového hodnocení dále vyplývá, že zprovozněním navrhovaného záměru dojde u B(a)P k navýšení imisní zátěže o více než 1 % imisního limitu. Na základě dostupného metodického návodu vydaného Ředitelstvím silnic a dálnic ČR zpracovatel rozptylové studie stanovil rozsah kompenzačních opatření pro eliminaci B(a)P. Při realizaci záměru ve variantě A je nutné zjištěné příspěvky B(a)P kompenzovat výsadbou 20 stromů, ve variantě B výsadbou 29 stromů a ve variantě C výsadbou 25 stromů. Každý strom musí mít objem koruny minimálně 4 m³. Výsadbou dřevin v rámci kompenzačních opatření se rozumí výsadba dřevin stanovená nad rámec výsady určené za případné kácení stávajících dřevin.

Vzhledem k tomu, že nebyla doposud Ministerstvem životního prostředí schválena žádná závazná metodika pro stanovení kompenzačních opatření, OCP MHMP souhlasí s použitím výše uvedeného metodického návodu vydaného ŘSD ČR.

OCP MHMP rovněž souhlasí s předloženým návrhem kompenzačních opatření (výsadba stanoveného počtu stromů) v blízkosti navrhovaného překladiště a konstatuje, že navrhovaná kompenzační opatření vycházejí i z požadavku Programu zlepšování kvality ovzduší pro aglomeraci Praha – CZ01, který je hlavním koncepčním dokumentem z hlediska ochrany ovzduší v Praze. Výsadba izolační liniové zeleně formou vegetačních pásů s protiprašnou funkcí (opatření AB17 - tab. č. 68) je významným opatřením ke snížení negativních vlivů dopravy.

OCP MHMP také souhlasí s navrženými opatřeními na omezení prašnosti během výstavby překladiště a uvádí, že návrh opatření je v souladu s opatřením BD3 (tab. 81) ve výše uvedeném PZKO pro aglomeraci Praha.

OCP MHMP konstatuje, že realizace záměru o navržených parametrech je v daném území přijatelná při uplatnění navržených kompenzačních opatření a opatření k omezení prašnosti během výstavby, která bude nezbytné specifikovat v dalších stupních projektové přípravy. Provedené hodnocení vlivu provozu i fáze výstavby překladiště na kvalitu ovzduší považuje orgán ochrany ovzduší za dostatečné, nemá k němu zásadní připomínky a nepožaduje pokračování v procesu EIA.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny OCP MHMP uvádí, že záměr byl předložen ve třech dílčích variantách (A, B, C), tyto se liší jen ve způsobu napojení komunikace.

Vliv záměru na stávající krajinný ráz (charakter krajiny) byl vyhodnocen v dostatečné míře a není předpokládán (návaznost na průmyslovou zónu – teplárna Malešice).

Fauna a flóra byla též vyhodnocena a v oznámení podrobně popsána (str. 65 a násl., samostatná příloha – Přírodovědný průzkum), byly nalezeny zvláště chráněné druhy živočichů. Na jaře 2016 byl zaznamenán ojedinělý výskyt ropuchy obecné a ropuchy zelené (jednotlivé exempláře v rámci všech terénních pochůzek). Též byl zaznamenán výskyt ještěrky obecné (jednotlivé exempláře v železničním náspu a ojediněle i v agrocenóze). Z ptáků byl zaznamenán krahujec obecný, bramborníček hnědý, koroptev polní, slavík obecný. Ptáci území využívají potravně a jako dočasný úkryt. Z bezobratlých byl nalezen čmelák.

Zpracovatel oznámení zmiňuje potřebu podání žádosti o udělení výjimky ze zákazů ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon), a to pro zvláště chráněné druhy - bramborníček hnědý, koroptev polní, slavík obecný, u krahujce obecného byl zaznamenán pouze ojedinělý přelet, udělovat výjimku není tedy dle zpracovatele nutné. Dále zpracovatel uvádí, že populace zvláště chráněných druhů nebudou záměrem v žádném případě ohroženy. V případě čmeláků udělení výjimky též není nutné, mají v okolí dostatek potravních i jiných příležitostí (pás zeleně podél trati, též podél stávající průmyslové zóny – teplárna Malešice + zbytek agrocenózy).

Dále zpracovatel uvádí, že v případě načasování terénních úprav na duben, eventuálně na období září až říjen, není nezbytně nutné žádat o výjimku pro ropuchy a ještěrku, jelikož se jedná pouze o ojedinělý nález (malý počet jedinců, populace nebudou ohroženy). OCP MHMP se v tomto případě s názorem zpracovatele neztotožňuje, dle jeho názoru je třeba zažádat o výjimku pro zvláště chráněné druhy – ještěrka obecná, ropucha obecná, ropucha zelená. Tyto druhy byly prokazatelně nalezeny, realizací záměru dojde ke změnám stanovištních podmínek, dosud nezastavěná plocha se stane zastavěnou, bude zde probíhat stavební činnost (stávající těleso železniční trati, pás zeleně, agrocenóza).

Naopak vhodným načasováním kácení (odstraňování porostu dřevin mimo období hnízdění) lze předejít dotčení zvláště chráněných druhů ptáků (bramborníček hnědý, koroptev polní, slavík obecný) a výjimka není třeba. V blízkém okolí se vyskytuje dostatek dřevin (pás zeleně podél trati, též podél stávající průmyslové zóny – teplárna Malešice), kde mohou ptáci uspokojit své potravní i hnízdní nároky.

V rámci realizace záměru dojde jen k nezbytnému kácení dřevin (pásy dřevin, převažuje agrocenóza), dle variant (A, B, C) se rozsah kácení liší pouze minimálně. Součástí oznámení je podrobný dendrologický průzkum. Byla též navržena náhradní výsadba, která bude nadále plnit funkci zeleně v území.

Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, nemá OCP MHMP k záměru další připomínky kromě potřeby zažádat si o udělení výjimky ve smyslu § 56 zákona.

Z hlediska ochrany vod uvádí, že zásobování pitnou vodou je navrženo v alternativách: dovážkou v cisternách, připojením na vodovodní síť pokud bude v dosahu.

V areálu je navržena neveřejná čerpací stanice pohonných hmot pro odběr motorové nafty. V záměru je uvedeno, že se předpokládá roční výtoč 3000 l. Zjevně se jedná o chybu, tak malé množství s přihlédnutím, že bude sloužit pro kamionovou dopravu (nákladní vozidla mají nádrže o objemu 1000 l), se jeví jako nepravděpodobné. Výdejní plocha bude ohraničena, vyspádována do havarijní jímky o objemu 6 m³. Manipulační plocha bude chráněna izolací odolnou ropným látkám.

Dešťové vody budou z území překladiště páteřním vedením svedeny přes odlučovač ropných látek do sběrače 1400/2200 jednotné stokové sítě. Pláně bodu odvodněny drenáží napojenou na potrubí železničního spodku. Odpadní vody budou svedeny do jednotné stoky.

K předloženému záměru nemá OCP MHMP připomínky. Upozorňuje, že manipulační plocha u výdejního stojanu musí být zastřešena. Skladovací nádrž na motorovou naftu musí být dvouplošťová a vybavená kontrolním systémem (pro případ porušení pláště).

Odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy (OPP MHMP) uvádí, že dotčené pozemky leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Záměr je zamýšlen na území s archeologickými nálezy a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, vůči Archeologickému ústavu. Stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením výkopových prací a stavební činnosti

Ve **vyjádřeních veřejnosti** byly uplatněny připomínky zejména k následujícím oblastem: vliv na dopravní situaci (vzhledem k vysoké intenzitě vyvolané kamionové dopravy), vliv na hlukovou situaci a kvalitu ovzduší, vliv na flóru a faunu, vliv světelného znečištění, vliv na krajinný ráz, problematika nakládání s dešťovými vodami.

Ve vyjádřeních je dále poukazováno na nevhodnost umístění záměru v území s blízkou obytnou zástavbou, na neúnosné zatížení okolní komunikační sítě, na nedostatečnou dopravní infrastrukturu (resp. její nepřipravenost na enormní nárůst dopravních intenzit v dotčené lokalitě), na podhodnocené údaje o kapacitě záměru a vyvolané dopravě, na potřebu komplexního posouzení záměru z globálního hlediska, na nedostatečnou ochranu stávající obytné zástavby před hlukem a světelným smogem vyvolaným provozem terminálu, na nedostatečnou kompenzaci za odstraňovanou zeleň, na nedostatečné zabezpečení nepovolených průjezdů nákladních automobilů rezidenčním územím, na absenci zhodnocení potřebnosti umístění záměru, vyhodnocení nulové varianty a vyhodnocení vlivu záměru na blízké sportoviště.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů. Tento závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Ing. Jana **C i b u l k o v á**
vedoucí oddělení posuzování
vlivů na životní prostředí
Odbor ochrany prostředí

- podepsáno elektronicky -

- otisk úředního razítka -

Rozdělovník:

- Oznamovatel (oprávněný zástupce)
 - SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3, IDDS: nd9sqfy
- Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce pod dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí)
 - Městská část Praha 10, Ing. Vladimír Novák – starosta, IDDS: irnb7wg
 - Městská část Praha 15, Mgr. Radek Vondra – starosta, IDDS: nkybvp5
 - Městská část Praha 9, Ing. Jan Jarolím – starosta, IDDS: nddbppe
- Ministerstvo životního prostředí k souhrnné evidenci
 - Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, IDDS: 9gsaax4
- Na vědomí
 - Hlavní město Praha, RNDr. Jana Plamínková - radní, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
 - Hygienická stanice hlavního města Prahy, Rytířská 12, 110 01 Praha 1, IDDS: zpqai2i
 - Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha, Wolkerova 11/40, 160 00 Praha 6, IDDS: 4dkdzty
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 - Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, IDDS: 9gsaax4
 - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, Vyšehradská 2077/57, 128 00 Praha 2 - Nové Město, IDDS: c2zmahu
- Spis