



Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/tel.:

Č. j.:

**Ing. Tomáš Novotný**

**MHMP 113000/2020**

**236 004 278**

Sp. zn.:

Počet listů/příloh: 14/0

**S-MHMP 2200593/2016**

Datum:

**20.01.2020**

**Zápis z veřejného projednání záměru „Terminál Malešice“ podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)**

## **I. Základní údaje**

### **1. Průběh posuzování před veřejným projednáním**

Proces posuzování vlivů na životní prostředí byl zahájen dne 9. 12. 2016 předložením oznámení záměru zpracovaného podle přílohy č. 3 k zákonu (SUDOP PRAHA a.s. – Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.; 9. 12. 2016; dále jen „oznámení“) odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též jen „OCP MHMP“). Z obsahu oznámení vyplynulo, že se jedná o záměr společnosti Rail Cargo Terminal-Praha s.r.o. (dále též „oznamovatel“) naplňující ust. § 4 odst. 1 písm. c) zákona v tehdy platném znění, a to ve vztahu k bodu 9.2 kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. Tyto záměry podléhají posuzování, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je v daném případě OCP MHMP.

Oznámení bylo dne 16. 12. 2016 rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům k vyjádření. Oznámení spolu s informací o možnosti uplatnit připomínky k záměru byly zveřejněny v souladu s požadavky § 16 zákona.

Po provedeném zjišťovacím řízení vydal OCP MHMP dne 16. 3. 2017 závěr zjišťovacího řízení č. j. MHMP 397706/2017 s tím, že předložený záměr bude posuzován podle zákona a upřesnil informace, které je vhodné uvést do dokumentace. Závěr byl v souladu s požadavky § 16 zákona zveřejněn.

Dne 15. 10. 2019 byla příslušnému úřadu předána dokumentace zpracovaná podle přílohy č. 4 k zákonu (SUDOP PRAHA a.s. – Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.; září 2019; dále jen „dokumentace“).

Dokumentace byla dne 31. 10. 2019 příslušným úřadem rozeslána k vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům. Dokumentace spolu s informací o možnosti uplatnit připomínky byly zveřejněny v souladu s požadavky § 16 zákona.

Dne 18. 12. 2019 příslušný úřad smluvně zajistil zpracování posudku.

Dne 18. 12. 2019 byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání. Informace o místě a času konání veřejného projednání byla zveřejněna dle požadavků § 16 zákona.

Veřejné projednání se uskutečnilo dne 9. 1. 2020. Výsledky projednání jsou uvedeny v tomto zápisu.

Podrobnosti o procesu posuzování vlivů na životní prostředí jsou zveřejněny na internetu v Informačním systému EIA ([https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_PHA1037](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1037)).

## **2. Místo a čas veřejného projednání**

Veřejné projednání se uskutečnilo dne 9. 1. 2020 od 16:00 hod. přibližně do 21:00 hod. v Kulturním domě Barikádníků (Saratovská 20, Praha 10).

## **3. Řízení veřejného projednání**

Ve smyslu § 3 odst. 2 vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí, byl pověřen řízením veřejného projednání Ing. Tomáš Novotný, specialista posuzování vlivů na životní prostředí OCP MHMP.

## **4. Účastníci veřejného projednání**

- oznamovatel:
  - Gerhard Kratochwil, Rail Cargo Terminal-Praha s.r.o.
- zpracovatel dokumentace:
  - Ing. Kateřina Hladká, Ph.D., SUDOP PRAHA a.s.
- zpracovatel posudku:
  - Ing. Václav Obluk
- příslušný úřad:
  - Ing. Jana Cibulková, OCP MHMP, vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
  - Ing. Tomáš Novotný, OCP MHMP, specialista posuzování vlivů na životní prostředí
- Dále se veřejného projednání zúčastnili zástupci dotčených orgánů, územních samosprávných celků a veřejnosti.
- Celkem bylo na jednání přítomno přibližně 100 osob.

## **II. Průběh veřejného projednání**

**Ing. Novotný** zahájil veřejné projednání. Přitom sdělil, že z jednání je v souladu s § 17 odst. 5 zákona pořizován zvukový záznam. Upozornil, že vše, co na veřejném projednání zazní, včetně

osobních údajů, se stane součástí zvukového záznamu. Přestože zvukový záznam slouží výhradně pro úřední potřeby příslušného úřadu, může být na žádost zpřístupněn podle zvláštních právních předpisů i dalším subjektům. Poté představil jednotlivé účastníky veřejného projednání a seznámil přítomné se smyslem a cílem posuzování vlivů na životní prostředí (dále též „proces EIA“). Pak provedl časovou rekapitulaci procesu posuzování projednávaného záměru. Následně vyzval zástupce oznamovatele, aby přítomné seznámil se záměrem.

**Ing. Jitka Wolfová** informovala za oznamovatele přítomné, že investorem byla vybrána k realizaci varianta D záměru, kterou považuje za optimální. Jde o překladiště se 4 kolejemi v obslužné délce 700 m (každá) a o depo uspořádané do 6 řad. Zázemí terminálu (čekací stání pro kamiony, administrativní budova s parkovištěm osobních aut) je navrženo u Průmyslové ulice. Příjezd k překladišti je veden od Průmyslové ulicemi Teplárenská a Heldova. Odjezd kamionů je pak směřován přímo na Průmyslovou. Vlastní napojení na Průmyslovou je kompromisním řešením mezi technickými možnostmi a požadavky orgánů státní správy, včetně Policie České republiky. Ve východní části terminálu je navrženo čekací stání pro kamiony, administrativní budova s parkovištěm osobních aut. Brána sloužící pro vjezd i výjezd je situována u čekacího stání pro kamiony. V uzavřeném prostoru jsou pak umístěny objekty sloužící k provozu vlastního terminálu, včetně zařízení pro vážení vozidel. Celková plocha areálu je 74 797 m<sup>2</sup>. Navrženo je odbavení 3 souprav vlaků během 24 hodin. Počet obrátek kamionů byl vyčíslen na 96 vozidel v období 6:00-22:00 hod. Podrobnosti o záměru jsou uvedeny v dokumentaci.

**Ing. Hladká** seznámila veřejnost s nejzávažnějšími vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Přitom krátce zopakovala kapacity záměru, o kterých již hovořila paní Wolfová.

Vstupem pro dokumentaci byly dopravněinženýrské podklady zpracované Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, a.s. a Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Obsahem těchto podkladů je kapacitní posouzení křižovatek SSZ 0.612 Černokostelecká – Průmyslová, SSZ 0.616 Průmyslová – Teplárenská, SSZ 0.624 Průmyslová – rampa Jižní spojky (sever) a SSZ 0.737 Černokostelecká – rampy Štěrboholské spojky. Požadavek na kapacitní posouzení křižovatek vyplývá ze závěru zjišťovacího řízení. Bylo prokázáno, že všechny posuzované křižovatky splní požadovanou úroveň kvality dopravy dle ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích. Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, a.s. byly vyčísleny dopravněinženýrské údaje pro roky 2018 a 2025, Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy pro výhledové období územního plánu hlavního města Prahy. Pro budoucí stavy jsou k dispozici údaje v obměnách bez záměru a se záměrem. Výsledné intenzity dopravy byly vstupem pro rozptylovou a hlukovou studii.

Významným hlediskem souvisejícím se záměrem je hluk. Byla vypracována akustická studie, pro jejíž zpracování bylo provedeno měření hluku autorizovanou osobou. Toto měření proběhlo ve dnech 4. a 5. června 2019 na dvou stanovištích. Vyhodnocen byl hluk související s provozem automobilové i železniční dopravy, posuzován byl i hluk generovaný provozem v prostoru plánovaného terminálu. V rámci studie byly posouzeny stacionárního zdroje hluku, které představují portálové jeřáby a manipulátor. Hodnoceny byly stavy pro výchozí rok 2025 bez výstavby záměru a po jeho zprovoznění a pro výhledový horizont územního plánu. Na základě informací poskytnutých Ředitelstvím silnic a dálnic ČR je v prognózovaném

horizontu 2025 počítáno se zprovozněním jihovýchodní části Pražského okruhu v úseku Běchovice – D1 (stavba č. 511 Silničního okruhu kolem Prahy) s tím, že na ulici Průmyslová, kde se terminál Malešice na komunikační síť napojuje, dojde ke snížení intenzit dopravy. Všechny nové zdroje hluku související s realizací záměru jsou navrženy tak, aby byly zajištěny hygienické limity dané příslušnou legislativou, včetně limitu 38 dB pro impulsní hluk. Okolo terminálu jsou navrženy protihlukové stěny o výšce 5-8 m. Podél příjezdových a odjezdových tras lze očekávat pouze nehodnotitelné změny hlukové zátěže.

Dále byla zpracována rozptylová studie. Vyhodnoceny byly opět stavy pro rok 2025 bez výstavby záměru a po jeho zprovoznění a pro výhledový horizont územního plánu. Vlivem provozu záměru byl vypočten nárůst průměrných ročních koncentrací u nejbližší obytné zástavby nejvýše na úrovni  $0,073 \mu\text{g m}^{-3}$  pro oxid dusičitý,  $0,001 \mu\text{g m}^{-3}$  pro benzen,  $0,066 \mu\text{g m}^{-3}$  pro částice  $\text{PM}_{10}$ ,  $0,020 \mu\text{g m}^{-3}$  pro částice  $\text{PM}_{2,5}$  a  $0,0015 \text{ ng m}^{-3}$  pro benzo[a]pyren. U žádné ze sledovaných imisních charakteristik není třeba očekávat překročení imisního limitu vlivem provozu záměru. Stejně tak u krátkodobých koncentrací nebude imisní limit vlivem zprovoznění záměru překročen. Pro daný zdroj znečišťování nejsou zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, vyžadována kompenzační opatření.

Na základě hlukové a rozptylové studie bylo zpracováno vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví. Vlivem záměru nebyly zaznamenány jakkoliv průkazné změny v hlukové zátěži, záměr tak nezpůsobí nárůst v míře zdravotního rizika, ani v míře rušení při spánku. V případě obtěžování hlukem nelze zcela vyloučit nárůst počtu obtěžovaných obyvatel (byť pouze v ojedinělých případech). Vlivem realizace navrženého záměru je možno očekávat mírné zvýšení imisní zátěže, u žádné ze sledovaných imisních charakteristik však nebylo zaznamenáno významné zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví. Z kvantifikace zdravotního rizika spojeného se zvýšenými koncentracemi jednotlivých látek se ukazuje, že změny jsou jen málo významné a v praxi budou převáženy jinými faktory. Jedná se tedy o hodnoty ve smyslu ohrožení zdraví nevýznamné.

Dalším podkladem pro dokumentaci byly výsledky přírodovědného průzkumu. Ten byl proveden v průběhu zpracování oznámení (2016) a v době zpracování dokumentace (2019). V rámci botanického průzkumu bylo nalezeno 116 druhů rostlin, žádný zvláště chráněný druh nebyl identifikován. Během zoologického průzkumu byla zjištěna přítomnost 65 živočišných druhů, z toho 51 taxonů obratlovců a 14 taxonů bezobratlých. V roce 2016 byla prokázána přítomnost 4 zvláště chráněných druhů ptáků, v roce 2019 však jejich přítomnost nebyla zaznamenána. Účelné je žádat o výjimku ze zákazů ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, pouze v případě čmeláků (*Bombus sp.*).

Vyhodnocení vlivů na krajinný ráz bylo provedeno pomocí metodiky kolektivu autorů Vorel, Bukáček, Matějka, Culek, Sklenička (2004). Navrhovaný záměr je řešen s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu, neboť představuje nejčastěji slabý, maximálně však středně silný zásah do identifikovaných znaků a hodnot. Hodnocení bralo v úvahu i protihlukovou stěnu o výšce 5-8 m.

Před zahájením stavby bude nutné odstranit 489 kusů stromů a 1 135 m<sup>2</sup> keřů. Z provedeného dendrologického průzkumu vyplývá, že pro 18 stromů a 540 m<sup>2</sup> porostů keřů bude nezbytné získat povolení ke kácení dřevin podle § 8 a 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody

a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V rámci řízení o vydání tohoto povolení se bude řešit případná náhradní výsadba. Předběžný projekt vegetačních úprav je součástí dokumentace. Jedná se zejména o popínavé keře, které budou realizovány podél navržené protihlukové stěny, v ploše před zázemím terminálu a u příjezdové komunikace. K výsadbě je navrženo celkem 62 kusů vysokokmenných stromů, 608 keřů a 686 kusů popínavých keřů. Podrobný návrh bude obsahem dokumentací pro vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení.

Stavba vyvolá zábor zemědělského půdního fondu o výměře 106 605 m<sup>2</sup>. Konkrétně se jedná o půdy III. a IV. třídy ochrany (půdy s průměrnou a podprůměrnou produkční schopností). Záměr leží ve vzdálenosti 50 m od okraje lesa, pozemky určené k plnění funkcí lesa však nejsou záměrem dotčeny.

Podle zpracovatelky dokumentace je záměr pro dané území akceptovatelný.

**Ing. Novotný** vyzval další přítomné k vyjádření.

**Ing. arch. Martin Valovič**, místostarosta městské části Praha 10, shrnul hlavní námítky a připomínky tohoto územního samosprávného celku k záměru.

Městská část Praha 10 požadovala konání veřejného projednání. To bylo díky velkému množství připomínek veřejnosti nařízeno. V případě, že bude dokumentace příslušným úřadem vrácena k doplnění či přepracování, je třeba umožnit znovu se k ní vyjádřit a případně nařídit nové veřejné projednání.

Městská část Praha 10 požaduje vrátit oznamovateli dokumentaci k doplnění. Důvody jsou obsahem písemného vyjádření k dokumentaci. Připomínky se týkají ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Městská část Praha 10 požaduje doplnit kompenzační opatření na lidská sídla v okolí záměru a provést poprojektovou analýzu. Je třeba sledovat znečištění ovzduší, hlukovou zátěž, světelné znečištění, stav povrchových a podzemních vod, dopravní zátěž způsobenou provozem záměru a její vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Městská část Praha 10 požaduje, aby se oznamovatel finančně podílel na konkrétních kompenzacích ve veřejném prostoru po předchozí dohodě s městskými částmi Praha 9, Praha 10, Praha 14, Praha-Štěrboholy a dalšími částmi Prahy, které budou zasaženy vyvolanou kamionovou dopravou. Takové podmínky by měly být součástí případného souhlasného závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Dokumentaci je třeba vrátit oznamovateli k přepracování, neboť dostatečným způsobem nezohledňuje závěr zjišťovacího řízení. Jde zejména o neposouzení tzv. „nulové varianty“.

Městská část Praha 10 požaduje vydat nesouhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro v oznámení uvedené varianty A, B a C. Tím, že v dokumentaci je zhodnocena pouze nová varianta D, oznamovatel připustil, že varianty A, B a C nejsou akceptovatelné, což je třeba v závazném stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí zohlednit. Není totiž jisté, zda realizaci variant A, B či C oznamovatel nadále neuvažuje.

Městská část Praha 10 též požaduje vydat nesouhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro variantu D v případě, že dokumentace nebude ve smyslu uplatněných připomínek doplněna a přepracována nebo pokud zpracovatel posudku či příslušný úřad dojdou k závěru, že záměr má významný negativní vliv na životní prostředí.

Dlouhodobý nesouhlas se záměrem vyjádřila městská část Praha 10 i při projednávání návrhu Metropolitního plánu podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

Městská část Praha 10 dlouhodobě uplatňuje názor, že celá lokalita Malešicko-Strašnické průmyslové zóny by měla do budoucna významně změnit svůj charakter. Využití jednotlivých technologických provozů by mělo být postupně nahrazováno smíšenou funkcí využití pro potřeby bydlení a nerušící výroby. Tento postoj se ale zásadně rozchází s posuzovaným záměrem. Městská část Praha 10 v této souvislosti poukazuje na skutečnost, že sama jedná s představiteli hlavního města Prahy, Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy a vlastníky pozemků v průmyslové zóně o budoucím využití území.

Povolení záměru v plánované podobě by významně ohrozilo budoucí udržitelný rozvoj území. Přestože je uvedený záměr v lokalitě dlouhodobě plánován, není jeho realizace ve vnitřní části hlavního města 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 městské části Praha 10 je ochrana zdejších obyvatel a celková snaha o přijatelné životní prostředí a udržitelný rozvoj. Realizaci posuzovaného záměru by byly tyto cíle zásadně narušeny.

Městská část Praha 10 proto s realizací záměru zásadně a dlouhodobě nesouhlasí.

**Ing. Novotný** konstatoval, že veřejné projednání bylo nařízeno, neboť příslušný úřad obdržel odůvodněná nesouhlasná vyjádření veřejnosti k dokumentaci. Účast veřejnosti při posuzování vlivů na životní prostředí je účelem zákona.

Možnost, že dokumentace bude vrácena oznamovateli k doplnění či přepracování, není vyloučena. Případná doplněná či přepracovaná dokumentace by byla opět podle požadavků zákona zveřejněna a bylo by možné k ní zaslat vyjádření. Pokud by příslušný úřad obdržel odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti, nařídil by nové veřejné projednání.

Oznamovateli mohou být v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona uloženy podmínky pro fázi přípravy, realizace (výstavby) nebo provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Nejedná se však o otázky finančních kompenzací.

**Ing. Hladká** sdělila, že posouzení tzv. „nulové varianty“, tedy varianty bez realizace záměru, je obsahem dokumentace. Údaje o současném stavu životního prostředí v dotčeném území (rok 2019) je náplní kapitoly C. Dále je provedeno vyhodnocení k roku 2025, kdy oznamovatel počítá se zprovozněním svého záměru, a toto vyhodnocení je provedeno samostatně pro situace bez záměru a s jeho provozem. Rozdíly v těchto situacích jsou popsány jak v rozptylové, tak v hlukové studii.

Porovnání variant řešení záměru, včetně v oznámení hodnocených variant A, B a C, je obsahem kapitoly E dokumentace. Oznamovatel reagoval na připomínky a požadavky uplatněné v rámci zjišťovacího řízení, upravil svůj záměr a výslednou variantu D předložil k posouzení. Hlavní rozdíly jsou především v umístění zázemí, v počtu kolejí překladiště, v uspořádání depa a ve způsobu napojení terminálu na stávající komunikační síť. Zázemí terminálu bylo přesunuto východním směrem blíže k ulici Průmyslová. Počet kolejí a řad v depu byl redukován. Příjezd

k překladišti je veden od Průmyslové, ulicemi Teplárenská a Heldova. Odjezd kamionů je pak směřován přímo na Průmyslovou. Způsob napojení je kompromisním řešením mezi technickými možnostmi a požadavky Policie České republiky a Magistrátu hlavního města Prahy. Oznamovatel nemá v plánu realizovat jiné varianty řešení záměru než v dokumentaci posouzenou variantu D. Podle zpracovatelky dokumentace je tato varianta z hlediska jejích vlivů na životní prostředí přijatelná.

Vlivy na udržitelný rozvoj území se posuzují při pořizování územně plánovacích dokumentací. Takové vyhodnocení bylo provedeno ve vztahu k návrhu Metropolitního plánu, ve kterém je logistický terminál Praha-Malešice obsažen jako součást Malešické průmyslové oblasti. Přílohou dokumentace je vyjádření příslušného orgánu územního plánování – odboru územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy, podle kterého je záměr v souladu s platným Územním plánem sídelního útvaru hlavního města Prahy.

**Ing. Novotný** požádal oznamovatele o jednoznačné sdělení, zda hodlá realizovat záměr pouze ve variantě D, tedy zda vylučuje varianty A, B a C, resp. zda v budoucnosti nebude terminál rozšiřovat.

**JUDr. Vladimír Chýský**, advokát z kanceláře Chýský Lorenc Partners, jako zástupce oznamovatele konstatoval, že všechny uvažované varianty řešení záměru jsou popsány a srovnány v dokumentaci. Varianty A, B a C byly podrobněji zhodnoceny v oznámení. Oznamovatel uvažuje realizovat záměr pouze ve variantě D, kterou jako jedinou předložil v dokumentaci k posouzení. Tato varianta je výsledkem snahy co nejvíce vyhovět požadavkům ze zjišťovacího řízení. To je zřejmé z navrženého napojení na Průmyslovou ulici a posunutí provozní části (zázemí) východním směrem. Zdůvodnění umístění záměru a popis oznamovatelem zvažovaných variant s uvedením hlavních důvodů vedoucích k volbě daného řešení, včetně srovnání vlivů na životní prostředí je náplní kapitoly B.I.5 dokumentace.

**Ing. arch. Zuzana Rákosníková** z Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy sdělila, že hlavní město Praha jako dotčený územní samosprávný celek požaduje vrátit dokumentaci k dopracování.

Žádá doplnit variantu záměru jako centra city logistiky, tedy s vyloučením funkce překladiště z kolejové dopravy na těžká nákladní vozidla. Hlavní funkcí má být tzv. konsolidace, tedy překládání zboží z dálkové dopravy na malé dodávkové automobily, případně jiná zařízení pro dopravu na tzv. poslední míli (k dodávce až na místo určení). Tyto automobily či jiná zařízení mají celkovou hmotnost do 6 t a pokud možno alternativní pohon s podstatně nižšími emisemi znečišťujících látek a hlučností oproti obvyklým spalovacím motorům. Takové centrum by obsluhovalo pouze území hlavního města Prahy, případně jen jeho část (např. pravobřežní).

Pokud nebude dokumentace doplněna podle uvedeného požadavku, hlavní město Praha navrhuje příslušnému úřadu vydat nesouhlasné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Způsobená zátěž životního prostředí a obtěžování obyvatel v dotčeném území předloženým záměrem, jak je popsána v předložené dokumentaci, je totiž nedůvodně velká, resp. není kompenzována socioekonomickým přínosem kvalitního zásobování včetně omezení provozu těžkých nákladních vozidel.

V dokumentaci chybí vyjádření pořizovatele územně plánovací dokumentace z hlediska souladu záměru se Zásadami územního rozvoje hlavního města Prahy a s ohledem na skutečnost, že svojí východní částí zasahuje do plochy územní rezervy pro seřaďovací nádraží, která je vyznačena ve výkrese Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy č. 5 – Doprava. Dokumentace neprokazuje, že záměr negativně neovlivní prostorové potřeby seřadiště.

Dokumentace dále neprokazuje, že návrh „Terminálu Malešice“ ponechal územní rezervu pro budoucí vlečkovou kolej ke spalovně (ZEVO Malešice) podél jižního okraje drážního tělesa železniční tratě propojující žst. Praha-Malešice a žst. Praha-Běchovice. Stejně tak neprokazuje, že umožnil též zapojení uvedené budoucí vlečky do severního zhlaví žst. Praha-Malešice.

Vzhledem k tomu, že v Praze je komunikační systém značně dopravně přetížený a bude ještě dlouhodobě nedokončený, nebylo přehledně prokázáno, že záměrem indukovaný počet jízd těžké nákladní automobilové dopravy (tj. záměrem vyvolaný počet jízd kamionů do/z „Terminálu Malešice“) bude znamenat celkové snížení kamionové dopravy na pražské komunikační síti oproti stavu bez realizace záměru.

Z pohledu stavu těžké nákladní dopravy a přilehlé obytné čtvrti je nutné prověřit přímé napojení terminálu na Průmyslovou ulici tak, aby bylo možné napojit se všemi směry. Takové napojení je třeba řešit společně s křižovatkou Průmyslová x 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 přípojovacího pruhu. Uvažované otáčení kamionů jedoucích od jihu na křižovatce Průmyslová x Českobrodská u obytné zástavby Kyjí je nežádoucí. Změna dopravního systému může mít negativní vliv na životní prostředí v území.

**JUDr. Chýský** reagoval s tím, že oznamovatel se snažil získat studii city logistiky, kterou Zastupitelstvo hlavního města Prahy doporučilo Radě hlavního města Prahy zpracovat. Obdržel ji až několik dnů před konáním veřejného projednání. Záměr s touto studií není v rozporu. Studie naopak vyznívá ne zcela ve prospěch samotného konceptu city logistiky. V kapitole 6.2.4 této studie (Závěrečné shrnutí k problematice city logistického centra) se uvádí: „City logistické centrum je investičně i provozně velmi nákladné opatření, jehož pozitivní dopady jsou nejisté. Otázkou zůstává, zdali v době, kdy jezdí dodávkové automobily maximálně vytížené..., je nutné budovat překládkové místo, které zvýší časové i ekonomické nároky na přepravu. Vybudováním city logistického centra, přes které lze přepravovat pouze specifický sortiment zboží, nemusí nutně znamenat snížení znečištění životního prostředí.“ Oznamovatel nenašel v této studii žádné doporučení, které by mělo být v dokumentaci zohledněno.

**Ing. Hladká** předpokládá, že Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy je v souladu se Zásadami územního rozvoje hlavního města Prahy. Sděluje-li odbor územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy ve svém stanovisku, že záměr je v souladu s Územním plánem sídelního útvaru hlavního města Prahy, je v souladu i se Zásadami územního rozvoje hlavního města Prahy.

Po realizaci stavby č. 511 Silničního okruhu kolem Prahy, kdy se plánuje zprovoznění záměru, dojde na ulici Průmyslová k poklesu intenzit těžké nákladní dopravy. To lze ověřit v dopravněinženýrských podkladech, které jsou součástí dokumentace.



Byla prověřována i možnost napojení záměru na připravovaný Městský okruh. Tato eventualita však byla vyloučena, neboť vozidla nad 12 t budou z provozu na Městském okruhu vyloučena. K otáčení kamionů na křižovatce Průmyslová x Českobrodská u obytné zástavby Kyjí nebude docházet, varianta D řešení záměru takový pohyb nevyžaduje. Nájezd na terminál je navržen ulicí Teplárenská a Heldova a dále novou komunikací za teplárnou na východní konec překladiště (směrem k Průmyslové ul.), kde je vjezd na překladiště. Výjezd z překladiště je pak realizován přímo novou komunikací na ul. Průmyslová, které má jen jednosměrné napojení, a to pro výjezd směrem k Jižní spojce. Žádné nákladní vozidlo nebude odjíždět ve směru na Prahu 9 po ulici Průmyslová. Od mimoúrovňové křižovatky Průmyslová x Českobrodská je zamezen vjezd vozidel nad 12 t. Dopravněinženýrské podklady zpracované Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, a.s. pro rok 2025 tuto situaci popisují. Z tohoto materiálu vyplývá, že těžká nákladní doprava bude směřovat z terminálu přes Průmyslovou ulici na Štěrboholskou spojku a dále na Pražský okruh. Od křižovatky Průmyslová x Českobrodská mohou přijíždět pouze osobní automobily, jejichž počet je predikován ve výši 30 vozidel za den.

**Ing. arch. Rákosníková** se dotázala na cíl přepravy zboží těžkou nákladní dopravou.

**Ing. Hladká** uvedla, že cílem jsou sklady při dálnicích D10 a D11.

**JUDr. Chýský** doplnil, že záleží bude na poptávce zákazníků. Kromě zásobování skladů podél dálnic D10 a D11 se výhledově uvažuje s dopravou zboží zákazníkům v hostivařské průmyslové zóně při ulici Průmyslová.

**Ing. Milan Maršálek**, zastupitel městské části Praha 10, konstatoval že navržená kapacita záměru je 930 kontejnerů. Přitom se v závěru dokumentace uvádí, že záměr lze pro dané území označit za akceptovatelný. Kontejnerové překladiště v Malešicích, které bylo posuzováno v letech 2006-2008, mělo kapacitu 403 kontejnery. Zpracovatelka dokumentace tenkrát takový záměr vyhodnotila též jako akceptovatelný. V tehdejší stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí se však uvádí: „Příslušný úřad na základě vznesených připomínek, vzhledem k charakteru území, blízké obytné zástavbě a vzhledem k tomu, že některé ze sledovaných charakteristik životního prostředí dosahují hraničních hodnot již pro posuzovanou 1. etapu záměru, požaduje realizovat přímé dopravní napojení kontejnerového překladiště na ulici Průmyslovou již pro 1. etapu výstavby.“ Tehdejší kapacita záměru byla přitom více než poloviční oproti současné. Městská část Praha 10 se účastní řady jednání s hlavním městem Prahou a Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy v rámci přípravy Metropolitního plánu či ve vztahu k dotčené průmyslové oblasti. Na žádném z těchto jednání nebylo diskutováno navržené napojení na ulici Průmyslová. Oznamovatel před 2 lety slíbil součinnost s územními samosprávami a tento slib dosud nenaplnil. Pan zastupitel se tedy zeptal, zda oznamovatel uznává podmínku, že jeho záměr nebude zprovozněn před zbudováním připojení na Průmyslovou ulici.

Není zřejmé, zda v roce 2025, kdy se plánuje zprovoznění záměru, bude v provozu i stavba č. 511 Silničního okruhu kolem Prahy, jak předpokládá dokumentace. Proto se pan zastupitel dotázal, zda oznamovatel akceptuje, že záměr nesmí být uveden do provozu před zprovozněním zmiňované části Pražského okruhu.

Nakonec Ing. Maršálek požádal oznamovatele, aby veřejně vyloučil budoucí rozšíření terminálu na kapacity dříve předložených variant. Posuzovaná varianta D je popisována jako ideální, v minulosti zvažované varianty nejsou jednoznačně vyloučeny. Není jisté, zda oznamovatel nepředloží v navazujících řízeních rozšířenou variantu. Příslušný úřad totiž může tyto změny bez konzultace s veřejností a dotčenými územními samosprávnými celky vyhodnotit jako nevýznamné.

Je žádoucí, aby záměr nebyl rozšiřován a byl uveden do provozu až po připojení na Průmyslovou ulici a po zprovoznění stavby č. 511 Silničního okruhu kolem Prahy.

**JUDr. Chýský** potvrdil, že záměr bude uveden do provozu až po vybudování přímého napojení na Průmyslovou ulici tak, jak je to navrženo v dokumentaci.

Dokumentace vychází z dopravněinženýrských podkladů Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. Oznamovatel počítá s tím, že překladiště nebude zprovozněno do té doby, dokud nebude zprovozněna zmiňovaná část Pražského okruhu.

V dokumentaci je posouzena ta varianta řešení záměru, kterou oznamovatel hodlá provést. Pokud by uvažoval realizovat záměr i v jiných variantách, byly by obsahem dokumentace. Varianta D je řešením, které nejvíce vyhovuje výsledkům zjišťovacího řízení a dává smysl i z provozního hlediska.

**Ing. Novotný** sdělil přítomným, že stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí může být vydáno pouze k těm variantám řešení záměru, které jsou oznamovatelem předloženy k posouzení. V daném případě je tedy možné vydat stanovisko pouze k variantě D.

V navazujících řízeních příslušný úřad ověřuje, že nedošlo k významným změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí (proces tzv. „verifikace“). OCP MHMP vydal k variantám A, B a C závěr zjišťovacího řízení, ve kterém jako příslušný úřad konstatuje, že záměr v takových podobách má významný vliv na životní prostředí. Proto lze důvodně předpokládat, že by OCP MHMP záměr odpovídající variantám A, B nebo C při „verifikaci“ nevyhodnotil z hlediska vlivů na životní prostředí jako nevýznamný.

**Ing. Maršálek** projevil pochopení, že se vychází z aktuálně známých souvislostí. Přesto se dotázal, zda by v případě zprovoznění stavby č. 511 Silničního okruhu kolem Prahy např. až v roce 2035, došlo k uvedení záměru do provozu též až po tomto termínu.

**JUDr. Chýský** uvedl, že oznamovatel vychází z předpokladů, které jsou uvedeny v dokumentaci. Má za to, že tyto předpoklady se promítnou do podmínek stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Pokud by se opozdila výstavba Pražského okruhu, oznamovatel by zvažoval další postup a nyní k tomu nelze zaujmout jednoznačný postoj.

**Ing. Petr Hukal, DiS.**, místostarosta městské části Praha 14, odkázal na usnesení Rady městské části Praha 14, podle kterého zásadně nesouhlasí s předloženým záměrem, a to ani v jeho variantě D. Požaduje snížit kapacitu terminálu a nekoncentrovat přecladiště na jednu lokalitu, která umožňuje výhledové navýšení kontejnerové přepravy v dané lokalitě. Mělo by se usilovat

o rovnoměrné rozložení po celém území hlavního města Prahy a postupně se snažit o řešení podobných překladišť před hranicemi města.

Nad rámec tohoto usnesení pan místostarosta řekl, že posouzení dopravy v rámci dokumentace v něm nevyvolává důvěru, neboť zná stávající dopravní situaci na Průmyslové ulici. Jednotlivé křižovatkové uzly se ve špičce potýkají s pravidelnými kongescemi. Přetížení o 96 návěsových souprav denně ke stávajícímu stavu bude nad hranici přijatelnosti pro kvalitní a plynulou dopravu.

Stávající územní plán je překonaný a mělo by dojít k jeho změně. Umístění kontejnerového přecladiště uvnitř města je neopodstatněné. Městská část Praha 14 prosazuje transformaci lokality na plochy pro bydlení, na smíšené území nebo na oblast s nerušící výrobou.

**JUDr. Chýský** upozornil, že lokalita je dlouhodobě předurčena k umístění záměru platným územním plánem. Oznamovatel alternativní lokalitu v Praze či mimo ni nenalezl.

**Ing. Hladká** zopakovala, že podle dopravněinženýrských podkladů dojde v roce 2025 po zprovoznění stavby č. 511 Silničního okruhu kolem Prahy k poklesu intenzit dopravy na Průmyslové ulici. Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., která data poskytla, je odbornou organizací zajišťující dopravněinženýrskou činnost pro hlavní město Prahu. Výstupy této společnosti zpracovatelka dokumentace respektuje.

**Ing. Hukal** sice považuje výstupy Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. z pohledu posuzování vlivů na životní prostředí za relevantní, nicméně osobně v ně nemá důvěru.

Zprovoznění stavby č. 511 Silničního okruhu kolem Prahy nebude mít na dopravní situaci na rozhraní Kyjí a Hloubětína (křižovatka Průmyslová x Českobrodská) vliv, neboť tranzit vozidel nad 12 t zde nyní není umožněn, vyskytuje se zde cílová doprava.

**Ing. Hladká** odkázala na porovnání pentlogramů pro roky 2018 a 2025, které jsou v dokumentaci.

**Mgr. Pavel Morávek**, vedoucí odboru životního prostředí Úřadu městské části Praha 9, přečetl následující vyjádření městské části Praha 9:

Přemístění kontejnerového přecladiště ze Žižkova do Malešic znamená i přesun jízd zejména kamionové přepravy na komunikaci Průmyslová, která již dnes vykazuje v úseku Průmyslová-Kbelská a zejména v úseku křižovatek Kbelská x Poděbradská-Kbelská x Kolbenova vysokou intenzitu dopravy. Neřešením stavby č. 511 Silničního okruhu kolem Prahy (úsek D1-I/12) a stálým oddalováním návazných investic a úpravy komunikačního skeletu a zejména výstavby mimoúrovňových křižovatek Průmyslová x Poděbradská a 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 převážně kamionové dopravy, by došlo zprovozněním záměru ke kritické dopravní situaci na území městské části Praha 9.

Navrhovaná stavba je v kolizi s veřejně prospěšnou stavbou VPS/DZ/10 – Praha 10 – průjezd železničním uzlem Praha-Vršovice/Praha-Hostivař, včetně zdvoukolejnění (výkres územního

plánu č. 25 – veřejně prospěšné stavby), která byť je nerealizovaná, je stále vedena jako platná veřejně prospěšná stavba v rámci stávající územně plánovací dokumentace.

Znemožněním této veřejně prospěšné stavby by došlo k nenaplnění vize přesunu osobní přepravy na koleje, což je v rozporu s koncepcí rozvoje dopravní sítě na území hlavního města Prahy.

**Ing. Hladká** zopakovala, že žádný kamion, který bude odvážen kontejnery z terminálu, nebude odjíždět po Průmyslové ulici směrem na Prahu 9. Od křížení ulic Českobrodská x Průmyslová je totiž zákaz vjezdu vozidel nad 12 t. Tuto skutečnost lze ověřit v dopravněinženýrských podkladech od Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. Těžká nákladní doprava bude mířit z terminálu přes Průmyslovou ulici na Štěrboholskou spojku, dále na Pražský okruh, dálnice D10 a D11 až na místo určení. K přetížení dopravy na křižovatkách Kbelská x Poděbradská a Kbelská x Kolbenova tak nemůže dojít.

**Ing. Stanislav Žáček**, hlavní inženýr projektu ze společnosti SUDOP PRAHA a.s., sdělil, že záměr byl projednán se Správou železniční dopravní cesty, státní organizací (nyní Správa železnic, státní organizace). Napojení je plně koordinováno se studií proveditelnosti, která řeší zaústění 4. tranzitního železničního koridoru do hlavního města Prahy, resp. již v této studii proveditelnosti se s napojením terminálu počítá.

**Mgr. Ivana Cabrnachová**, zastupitelka městské části Praha 10, navštívila s představiteli hlavního města Prahy a Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy obdobný areál provozovaný oznamovatelem ve Vídni. Tam je terminál napojen na dálniční síť a je v blízkosti cílových skladů. Má výhrady k tomu, aby terminál, který není plánován pro city logistiku hlavního města Prahy, byl umístěn v předmětné lokalitě. Několikrát zaznělo, že cílem převážky kontejnerů budou sklady při dálnicích D10 a D11. Je tedy otázkou, proč není terminál navrhován v blízkosti těchto skladů, obdobně jako ve Vídni.

**Pan Kratochwil** potvrdil, že vídeňský terminál má dobré napojení na dálniční síť. Upozornil však, že je mnohokrát větší než terminál v Malešicích. Praha plánuje rozvoj, který s sebou nese potřebu zásobovat. Kapacity terminálů v České republice jsou momentálně vyčerpané. Převážet zboží na dlouhých tratích je vhodnější pomocí železnice než kamionovou dopravou. Oznamovatel nenašel jiné vhodné umístění svého záměru. Výběr lokality ovlivnila především skutečnost, že záměr je zde dlouhodobě v souladu s územním plánem.

**Mgr. Cabrnachová** považuje za nelogické přepravovat zboží z terminálu v Malešicích do skladů mimo Prahu a následně toto zboží distribuovat zpět do Prahy. Takový postup nevede k snižování zátěže kamionovou dopravou. Domnívá se, že je to i neekonomické. Jak je patrné mj. z vyjádření hlavního města Prahy, dotčené pozemky jsou určeny k city logistice, nikoliv k zásobování střední Evropy.

**Pan Kratochwil** upozornil, že stávající skladové areály jsou dobře napojené na dálnice, nikoliv však na železniční síť.

**Mgr. Cabrnchová** poukázala na oblast Nehvizdy, která je v blízkosti dálnic D10 a D11 a železniční tratě na Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín.

**Pan Kratochwil** sdělil, že i toto místo oznamovatel prověřoval, ale nebyl úspěšný.

**Ing. Miroslav Svoboda, Ph.D.**, předseda Spolku Malešice pro lepší život, dlouhodobě vystupuje proti záměru. Jako předseda výboru petice „Ne překladišti Malešice“ připomněl podpisy téměř 2 000 občanů, kteří nesouhlasí s kontejnerovým překladištěm v Malešicích v žádné jeho podobě. Zkapacitnění Průmyslové ulice přitáhne další vozidla na tuto komunikaci, ke zlepšení situace nedojde. Vlivy záměru nelze hodnotit izolovaně, tzn. samostatně pro jednotlivé složky (aspekty) životního prostředí, ale komplexně ve všech souvislostech. Nestačí konstatování, že záměr je v souladu s územním plánem. Záměr bude ovlivňovat životní prostředí v nejširším slova smyslu. Je třeba sledovat kvalitu života a veřejný zájem. Logistické terminály do Malešic nepatří, charakter oblasti by měl být měněn ve směru rezidenčních projektů a smíšených zón.

**Ing. Novotný** vysvětlil, že vytváření podmínek pro udržitelný rozvoj a komplexní řešení účelného využití území je náplní územního plánování. Vlivy územně plánovacích dokumentací na životní prostředí se posuzují na koncepční úrovni (tzv. SEA). Nařízené veřejné projednání se týká konkrétního záměru, tedy posouzení na projekční úrovni (tzv. EIA).

**Ing. Hladká** řekla, že posouzení bylo provedeno rozsahem a způsobem odpovídajícím požadavkům zákona. Hodnocení záměru se neomezilo jen na místo záměru, ale bylo učiněno pro širší území (viz např. rozptylová studie). Dokumentace nepočítá se zkapacitněním Průmyslové ulice, jak zmínil Ing. Svoboda, ale hodnotí vlivy záměru po realizaci stavby č. 511 Silničního okruhu kolem Prahy. Zpracovatelka dokumentace po komplexním vyhodnocení došla k závěru, že záměr je z hlediska vlivů na životní prostředí přijatelný.

**Pan Tomáš Klouček**, předseda základní organizace Českého svazu ochránců přírody 01/14 „NATURA QUO VADIS?“, navázal na vystoupení Ing. Maršálka. Ve stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí z roku 2008 příslušný úřad konstatuje, že některé ze sledovaných charakteristik životního prostředí dosahují hraničních hodnot již pro tehdy posuzovanou 1. etapu záměru. Jedná se o zásadní rozpor, kdy je současný záměr pro 900 kontejnerů předkládán s tvrzením, že záměr je z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelný, přestože dochází k navýšení kapacity areálu na dvojnásobek objemu přepravených (resp. uskladněných) kontejnerů oproti minulosti.

Kapacita uzlu Jižní spojka/Štěrboholská spojka x Průmyslová x Černokostecká je nedostatečná. Dopravní problémy ve špičce jsou zde každodenní záležitosti. Navýšením jakékoliv dopravy bude přetížení tohoto uzlu ještě vyšší. Jsou řešeny dopravní problémy pouze v místě záměru, reálný dopad na širší území není sledován.

Rada hlavního města Prahy svým usnesením č. 1745 ze dne 19. 7. 2016 deklarovala vůli omezit vjezd nákladních automobilů nad 12 m do hlavního města Prahy s tím, že za tímto účelem bude nutné stanovit regulační opatření. Záměr v dopravních průzkumech tuto skutečnost nezohledňuje.

V dokumentaci je umocňován fakt, že dotčené území je průmyslově využíváno. Záměr je však vzdálen nanejvýš 200 m od nejbližší obytné zástavby, 100 m od nejbližšího sportoviště, 300-500 m od 3 nejbližších kulturních památek Malešic. Část dotčených pozemků leží v ochranném pásmu památkové rezervace v hlavním městě Praze. Záměr je v kontaktu s cyklostezkou. V lokalitě se každodenně pohybuje významný počet lidí, včetně dětí a mládeže. Tyto faktory jsou v dokumentaci opomenuty a nejsou k nim vztažena žádná kompenzační opatření.

Nový kontejnerový terminál Praha-Malešice má nahradit stávající překladiště, které bylo situováno v prostorech Nákladového nádraží Praha-Žižkov. Změna územního plánu ve vztahu k tomuto nákladovému nádraží, jež by přesun odůvodňovala, byla zamítnuta v roce 2012. Hovořit tedy dnes o existenci a nahrazení původního, dnes již neexistujícího areálu Nákladového nádraží Praha-Žižkov, je irelevantní. V Malešicích a okolních čtvrtích dochází k výraznému nárůstu počtu nových bytů (např. projekty Byty Malešice, EcoCity Malešice), a tedy i k nárůstu obyvatelstva. Čtvrť ztrácí průmyslový charakter a záměr do této lokality nepatří.

Dokumentace uvádí, že nově generovaná doprava ze záměru se předpokládá ve výši 96 vozidel kamionové dopravy celkem v každém směru. V dopravněinženýrských podkladech od Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s., které jsou přílohou dokumentace, se konstatuje, že záměrem dojde k přetížení okolní komunikační sítě o 252 jízd (obousměrně) převážně kamionové dopravy. Jedná se o rozpor, který svědčí o dokumentací podhodnocené kapacitě záměru oproti skutečně zamýšlené.

Zcela chybí konkrétní vypořádání záboru zemědělského půdního fondu. Není zřejmé, jak bude naloženo s významným množstvím skrývky zemědělské půdy.

Vzhledem k zásadní absenci údajů o plochách zařízení staveniště, předběžném způsobu jejich využití a dalších důležitých faktorech stavby nelze uspokojivě provést posouzení vlivů na životní prostředí. Není vyřešena podoba a náročnost provozu dep. Tvrzení, že zařízení nebude provozováno v čase 22:00-6:00 hod., není pravdivé, k částečnému provozu v nočních hodinách bude docházet.

Odpady z výstavby jsou specifikovány nedostatečně.

Nastane zhoršení imisních podmínek v blízkosti lokality, kde sídlí rodiny s dětmi. Prokazatelně tak dojde k negativnímu působení na organismy lidských jedinců, a to jak ve vztahu k již narozeným, tak i nenarozeným jedincům. Toto tvrzení se opírá o veřejně dohledatelné komentáře MUDr. Radima Šráma, DrSc. z Akademie věd České republiky, který na základě mnohaletých výzkumů tvrdí, že devastace poslední zeleně ve městech může vést ke změnám genetické výbavy plodu; že benzo[a]pyren je „malý vrah“ nejen pro příští generace a jeho působení se projeví zvýšenou nemocností dětí, narušením jejich imunity i vyšší nemocností u dospělých. Je třeba vyloučit zvýšení škodlivin realizací záměru, nebo záměr vyloučit jakožto nepřijatelný, zejména s ohledem na princip předběžné opatrnosti a k úctě k lidskému zdraví.

Uvažovaný záměr je ve zvažované lokalitě nerealizovatelný. Je nutno vyhodnotit nulovou variantu.

Základní organizace Českého svazu ochránců přírody 01/14 „NATURA QUO VADIS?“ je dotčenou veřejností, která se hodlá účastnit navazujících řízení, a to i za cenu soudních řízení.

**JUDr. Chýský** vyloučil za oznamovatele noční provoz terminálu a rozvoj kontejnerů po silnicích o víkendech. Provoz terminálu bude omezen na denní dobu 6:00-22:00 hod.

**Ing. Hladká** se odmítla vyjádřit ke kapacitám záměru, neboť se jedná o údaje poskytnuté oznamovatelem.

Ve vztahu k domnělým rozporům mezi stanoviskem k hodnocení vlivů provedení záměru na životní prostředí z roku 2008 a současnou dokumentací upozornila, že došlo ke změnám právních předpisů, zejména v oblastech ochrany ovzduší a veřejného zdraví. Stejně tak došlo ke změně způsobu hodnocení současného stavu kvality ovzduší, kdy se vychází z pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem. Kromě změn v legislativě a ve vstupech dochází i ke změnám příslušných metodik.

Z dopravněinženýrských podkladů poskytnutých Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, a.s. a Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy je zřejmé, že nebyla řešena jen lokalita záměru, ale i širší území.

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. a Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy jsou organizace zřizované hlavním městem Prahou. Tudíž lze předpokládat, že pracují s reálnými daty a jejich výstupy jsou objektivní. Dokumentace jejich podklady respektuje.

Záměr nebude mít vliv na kulturní památky v jeho okolí. Tento závěr je uveden v dokumentaci. Vlivy na nejbližší obytnou zástavbu v Ungarově ulici byly vyhodnoceny, stejně tak dopady na nedaleký Sportovní areál Šafářka, přestože dle právních předpisů není chráněným prostorem. Závěry hodnocení sdělila zpracovatelka dokumentace v úvodu veřejného projednání.

Dle dlouhodobých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem dochází v místě ke zlepšování kvality ovzduší. To souvisí se zlepšujícími se emisními faktory vozidel. Průměrná roční hodnota benzo[a]pyrenu v zájmovém území za období let 2013-2017 je  $1 \text{ ng m}^{-3}$ , za období 2014-2018 již  $0,9 \text{ ng m}^{-3}$ .

Vyvolaná doprava je 30 vozidel do 3,5 t a 96 těžkých nákladních vozidel, tedy 126 jízd v jednom směru. Celkově jde o 252 jízd denně v obou směrech. Rozptylová i hluková studie ve svých výpočtech rozlišují osobní a nákladní dopravu.

Zábor půdy, která je součástí zemědělského půdního fondu, se předpokládá v rozsahu větším než  $10\,000 \text{ m}^2$ . Podkladem pro dokumentaci byly výsledky pedologického průzkum. Skřívky budou řešeny v dokumentaci pro vydání rozhodnutí o umístění stavby. Se zeminou bude nakládáno v souladu s právními předpisy, způsob nakládání bude specifikován v žádosti o vynětí půdy ze zemědělského půdního fondu před vydáním územního rozhodnutí.

Zásady organizace výstavby nejsou dosud zpracovány, tudíž podrobné vyhodnocení období realizace záměru nemohlo být provedeno. V hlukové a rozptylové studii byl prověřován vliv dopravy ze stavby. V dokumentaci pro vydání rozhodnutí o umístění stavby, kdy jsou známy podrobnější údaje o stavbě, budou studie aktualizovány.

V dokumentaci je přehled odpadů z výstavby s jejich zařazením podle Katalogu odpadů. V dokumentaci pro vydání rozhodnutí o umístění stavby budou odpady zaříděny podle jednotlivých stavebních objektů a budou upřesněna množství a místa jejich vzniku. Ve fázi posuzování vlivů na životní prostředí nejsou tyto informace k dispozici.

Rozptylová studie popisuje současnou kvalitu ovzduší ve vztahu k benzo[a]pyrenu, jejím obsahem je i predikce vývoje. Vývoj imisního pozadí benzo[a]pyrenu má klesající tendenci. Tam, kde je vyšší intenzita dopravy, např. u Štěrboholské spojky nebo u Pražského okruhu, je imisní limit překročen. Vzhledem k tomu, že probíhá vývoj spalovacích motorů a obnova vozového parku, dochází dlouhodobě k poklesu koncentrací polutantů. Výpočty z rozptylové

studie byly převzaty do vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, které bylo zpracováno autorizovanou osobou, a jeho závěry byly ocitovány v úvodu veřejného projednání.

Za nulovou variantu je považován stávající stav, jeho popis je obsahem kapitoly C dokumentace. Její součástí jsou současně dopravněinženýrské podklady od Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s., které popisují rok 2025 ve stavech bez realizace a s realizací záměru.

**Pan Klouček** je přesvědčen, že záměr bude provozován i v noční době, přestože tuto situaci oznamovatel vylučuje. Jeho cílem je totiž zisk a ani pokuty tomu nezabrání.

**JUDr. Chýský** opět vyloučil noční provoz. Operace na železničním kontejnerovém terminálu nejsou technicky jednoduché. Jde o řadu úkonů, jako je posun vlaků, překládka apod., pro něž je nezbytné zajistit určité podmínky. Ty však v nočním provozu nelze splnit.

**PhDr. Josef Břečka** označil záměr oznamovatele za zastaralý, nepřiměřený současným potřebám. Záměr neodpovídá charakteru okolní zástavby. Překladiště by měla být budovaná za hranicemi Prahy.

**Ing. Radek Lanč**, předseda spolku Zelená alternativa, odkázal na své vyjádření k oznámení z ledna 2017. Je přesvědčený, že záměr do lokality nepatří. Upozornil na nesouhlasy hlavního města Prahy i městských částí Praha 9, Praha 10 a Praha 14. Investor by měl lépe vnímat potřeby občanů. Ve vzdálenosti přibližně 5 km vzdušnou čarou a cca 7 km po železnici od záměrem dotčených pozemků je umístěn kontejnerový terminál Praha-Uhřetěves, který má obdobnou funkci, jako posuzovaný záměr.

Celková plocha areálu je 74 797 m<sup>2</sup>. Dojde k záboru 106 605 m<sup>2</sup> zemědělského půdního fondu. Celková výměra záměrem dotčených pozemků je 239 039 m<sup>2</sup>, což je přibližně 6 % výměry Malešic.

Chybí detailnější analýza možného světelného smogu. Areál má být provozován celoročně. To bude v podzimních a zimních měsících vyžadovat velmi silné osvětlení, a to již v brzkých odpoledních hodinách. Světelný smog může mít velmi významný vliv na pohodu bydlení.

Z hlediska hluku je třeba vyhodnotit situace spojené s rozjezdy, brzděním a spojováním souprav. Tento druh zátěže je obvykle předmětem řady stížností v blízkosti obdobných záměrů.

Nedostatečně je provedeno vyhodnocení vlivů na faunu. Průzkumy je třeba provést ve všech aspektech roku.

Neuspokojivě je řešeno nakládání s dešťovými vodami. Jejich prostý odvod do veřejné kanalizace je nežádoucí.

Na straně 149 dokumentace se uvádí, že v akustické studii byla vyhodnocena také očekávaná hluková zátěž po zprovoznění záměru ve výhledovém horizontu územního plánu. Z posouzení vyplývá, že základní hygienické limity jak pro silniční, tak pro železniční dopravu budou v území lokálně překročeny.

**Ing. Hladká** vysvětlila, že v celkové ploše areálu 74 797 m<sup>2</sup> není zohledněna příjezdová komunikace, jedná se pouze o výměru vlastního terminálu. V záboru zemědělského půdního fondu o rozloze 106 605 m<sup>2</sup> je již příjezdová komunikace zahrnuta.



Světelný smog je komentován na straně 172-174 dokumentace. V současné době není v České republice světelné znečištění legislativně ošetřeno. Původně byla tato problematika řešena zákonem č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, později však byly části týkající se světelného znečištění ze zákona odstraněny. Návrh osvětlení Terminálu Malešice (str. 173 dokumentace) tak vychází z doporučení pro šetrné osvětlování, která jsou uvedena v Informaci pro Vládu České republiky o problematice světelného znečištění z roku 2017 (č. j. 793/17, vládě předloženo v červenci 2017). Z dokumentace je zřejmé umístění svítidel i jejich světelný dosah. Použita má být nejnovější technologie. Byl hodnocen též vliv světelného znečištění na faunu, výsledky byly promítnuty do návrhu opatření, která jsou obsahem kapitoly D.IV. dokumentace. Hygienický limit 50 dB pro hluk ze stacionárních zdrojů bude s jistotou splněn. Podle podkladů od výrobce je hluk emitovaný jeřáby bez tónové složky. Tato skutečnost byla ověřena hygienickou stanicí i na kontejnerovém překladišti v Praze-Uhřetěvesi. V areálu budou provedena opatření, aby při manipulaci s kontejnery nedocházelo k vysoce impulsnímu hluku. Přesto je z preventivních důvodů na hranici areálu navržena protihluková stěna o výšce 5-8 m, která má zajistit splnění hygienického limitu 38 dB pro případ, že by byl generován hluk impulsního charakteru.

Zoologický a botanický průzkum byl v lokalitě prováděn v letech 2016 a 2019. Před zpracováním dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby budou průzkumy aktualizovány. V roce 2016 byla prokázána přítomnost 4 zvláště chráněných druhů ptáků, v roce 2019 však jejich přítomnost nebyla zaznamenána. Účelné je žádat o výjimku ze zákazů ve smyslu § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, pouze v případě čmeláků (*Bombus sp.*).

Při návrhu nakládání s dešťovými vodami je třeba brát v úvahu, že územím prochází Káranský vodovodní řad. Ten omezuje možnost vsakovat. Návrh odvodnění není definitivní, je možné uvažovat s akumulací vody pro zálivku. Terén se uklání od Průmyslové ulice směrem k žst. Praha-Malešice a akumulovat vody pod touto stanicí není reálné. Geologickým průzkumem nebylo potvrzeno, že se voda může vsakovat.

Z posouzení celkové hlukové zátěže po zprovoznění záměru ve výhledovém horizontu územního plánu vyplývá, že základní hygienické limity pro silniční a železniční dopravu budou v území lokálně překročeny. U dotčených výpočtových bodů je však patrné, že překročení limitu nesouvisí s provozem posuzovaného záměru. Hluk generovaný záměrem plní příslušné hygienické limity.

**Mgr. Ing. Ondřej Lagner, Ph.D.**, člen Rady městské části Praha 22, poukázal na přítomnost terminálu Metrans v Praze-Uhřetěvesi. Kamionová doprava zde působí problémy. Je iluzorní, že by dopravci jezdili po trasách, které nyní předpokládá oznamovatel. Je třeba, aby realizace záměru byla podmíněna nejen zprovozněním stavby č. 511 Silničního okruhu kolem Prahy, ale i Hostivařské spojky.

**Ing. Hladká** ocitovala dopravněinženýrské podklady od Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s., které v modelu pro rok 2025 uvažují stavby související se Silničním okruhem kolem Prahy – jedná se o Hostivařskou spojku či „Uhřetěveský přivaděč“ na Pražský okruh.

**JUDr. Chýský** sdělil, že oznamovatel je připraven vyloučit průjezd ulicí Sazečská prostřednictvím monitorování všech silničních tahačů směřujících na terminál přes GPS. Druhou možností je využití městského kamerového systému, to je však z právního hlediska problematické. Oznamovatel se nebrání jednáním s městskými částmi o nalezení nějakého řešení. Spolupráce se silničními dopravci probíhá na základě smluv, díky nimž je možné uložit sankci za nedodržení předepsaných dopravních tras.

**Mgr. Ing. Ondřej Lagner** to označil za utopii, neboť podle jeho názoru budou terminál navštěvovat jednorázově i vozidla bez GPS.

Negativním jevem v Uhříněvsi je, že vlastníci větších areálů na svých pozemcích umožňují kamionům parkovat v nočních hodinách. Ty pak vyjíždějí v ranní dopravní špičce na veřejné komunikace. Řidiči často nechávají dlouho spuštěné motory. Tyto skutečnosti dokumentace nehodnotí.

**Pan Kratochwil** vysvětlil, že s dopravci jsou uzavírány smlouvy na 1 rok, bez nichž není vjezd na terminál umožněn. Všichni smluvní dopravci mají zařízení s GPS.

**JUDr. Chýský** doplnil, že partnerem pro provozovatele terminálu může být pouze dopravce, jehož tahače jsou pro činnost uzpůsobeny. Spolupráce bude probíhat pouze s těmi, kteří budou dodržovat provozní řád.

**Pan Milan Korb** označil Malešice za „dobrou adresu“. Po realizaci záměru klesne cena nemovitostí. Vzniklá škoda by měla být kompenzována.

**Ing. Novotný** vysvětlil, že posuzování vlivů na životní prostředí nezahrnuje hodnocení cen nemovitostí. Posuzují se sice vlivy na hmotný majetek, jde ale o vlivy fyzické, nikoliv ekonomické povahy.

**JUDr. Chýský** zopakoval, že lokalita je dlouhodobě předurčena k umístění záměru platným územním plánem. Záměrem dotčené pozemky nejsou uprostřed obytné zástavby, nachází se na okraji průmyslové zóny.

**Pan Korb** upozornil, že díky konfiguraci terénu jsou Malešice obtěžovány hlukem z provozu žst. Praha-Malešice. Proto s posuzovaným záměrem nesouhlasí.

**Ing. Hladká** konstatovala, že podkladem pro akustickou studii bylo měření hluku ve dvou bodech. Jeden z mikrofonů byl umístěn před bytovým domem Ungarova 678/10. Zjištěna byla celková hlučnost 51,6 dB v denní době, 54,6 dB v noci. Dominantním zdrojem hluku v lokalitě je provoz na železničních tratích Praha-Malešice – Praha-Libeň a Praha-Malešice – Praha-Běchovice vedoucí východně od místa měření. Z měření je zřejmé, že v žst. Praha-Malešice je intenzivní noční provoz. V denní době (6:00-22:00 hod.) byl zaznamenán průjezd 129 vlakových souprav, v noci (22:00-6:00 hod.) 47 souprav. Záměrem vyvolaná železniční doprava jsou 3 soupravy v denní dobu (6 pohybů). Hluk související se záměrem byl v dokumentaci vyhodnocen a byla navržena odpovídající opatření. Navržená protihluková stěna bude

eliminovat i hluk ze stávající železnice. Celková hlučnost v území se vlivem zprovoznění záměru dramaticky nezmění.

**Ing. Svoboda** učinil poznámku ve vztahu k územnímu plánu. Podle něho je platný plán zastaralý, je třeba ho změnit.

S ohledem na dosavadní způsob komunikace nemá oznamovatel u veřejnosti důvěru.

Kapacita počtu kontejnerů je více než dvojnásobná oproti záměru, který byl posuzován v letech 2006-2008. Naproti tomu se nyní uvažuje dvakrát méně obrátek a je navržen poloviční počet kolejí. Tento rozpor je nutno vysvětlit.

**Ing. Novotný** zdůraznil, že platný územní plán je závazným podkladem pro rozhodování v území.

Přestože veřejné projednání není prostorem pro řešení otázky důvěryhodnosti jakékoliv osoby, Ing. Novotný nechal oznamovatele reagovat na vystoupení Ing. Svobody.

**JUDr. Chýský** deklaroval vůli oznamovatele komunikovat s veřejností i s dotčenými městskými částmi.

Kapacity záměru jsou popsány v kapitole B.I.2. dokumentace. Kapacita překladiště (depa) je 900 kontejnerů. Nejedná se o počet pohybů (obrátkovost), ale o množství kontejnerů, které může být na terminálu uskladněno. Kontejnery mají své vlastníky a na překladišti jsou uskladněny do té doby, než si je vyzvednou. Je třeba zajistit určité podmínky pro bezpečný provoz, který se též odvíjí od počtu kolejí a vlastností jeřábů. Dále záleží na umístění pevné plochy pro uložení kontejnerů. To vše předurčuje výslednou kapacitu terminálu.

**Ing. Jiří Vlček**, vedoucí terminálu Rail Cargo Operator – CSKD s.r.o., doplnil, že u záměru posuzovaného v letech 2006-2008 se počítalo s využitím čelních kontejnerových vozů, které mají jiný způsob pohybu a ukládání kontejnerů, tudíž vyžadují i větší prostor. Aktuálně se uvažuje manipulace pomocí elektrických portálových jeřábů, které mají jiné možnosti. 900 kusů kontejnerů je optimální provozní kapacita terminálu. Maximální kapacita je vyšší. S tou se však nepočítá, neboť při změnách objednávek jsou nutné překládky a kontejnery není kam odkládat.

**Pan Novák** upozornil na plánované změny kapacity ZEVO Malešice, v důsledku kterých dojde v území k navýšení dopravy. Dále se mezi ulicemi Sazečská a Tiskařská (pozemky LOM Praha) plánuje bytová výstavba, která bude v kontaktu s posuzovaným záměrem. Průmyslový charakter oblasti se mění. Proto by Terminál Malešice neměl být realizován.

**Ing. Hladká** předpokládá, že se jedná o záměr Malešice Polygrafická, Praha 10. Ten je v dokumentaci zohledněn. Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí k této stavbě bylo vydáno Magistrátem hlavního města Prahy dne 3. 9. 2018. Celkový počet obyvatel je zde odhadován na 2 540 osob. Dopravní napojení je navrženo na ulici Černokostecká přes ulice Sazečská a Polygrafická (jedním vjezdem/výjezdem). Generovaná doprava je zahrnuta v dopravněinženýrských podkladech, které byly podkladem pro hlukovou a rozptylovou studii. Těžká nákladní doprava z Terminálu Malešice nebude vedena ulicemi Sazečská, Polygrafická nebo Černokostecká. Objeví se zde pouze vyvolaná osobní doprava.

Mezi Terminálem Malešice a záměrem Malešice Polygrafická, Praha 10 je teplárna a další průmyslová zástavba, která působí jako clona. Jak dokládá hluková a rozptylová studie, vlivy jsou přijatelné.

Dokumentace zohlednila ty záměry, které jsou zveřejněny v Informačním systému EIA. Každý významnější rozvoj je posuzován z hlediska vlivů na životní prostředí a je zveřejňován ve jmenovaném informačním systému. Konkrétně záměr Malešice Polygrafická, Praha 10 je zde registrován pod kódem PHA1041.

**Pan Martin Uhlík** sdělil, že původně bylo uvažováno s vyvolanou dopravou 2 vlakové soupravy v denní době a 1 souprava v noci. Nyní je sdělováno, že to budou 3 soupravy přes den. Není zcela zřejmé, jakým způsobem budou vlaky posunovány.

Pravděpodobně nejsou v hodnocení zohledněny změny ZEVO Malešice.

Není reálné, že by se snížily intenzity dopravy na ulici Průmyslová tak, jak se předpokládá v dokumentaci. Zvláště v době navigačních systémů lze předpokládat, že uvolněná kapacita se opět naplní.

Navržena je protihluková stěna o výšce 5-8 m. Kontejnery budou složeny ve více vrstvách a budou tak vyšší než 10 m. Výška stěny by měla být uzpůsobena výšce kontejnerů.

Je třeba ochránit obyvatelstvo před negativními vlivy z výstavby.

Záměr do lokality nepatří.

**Ing. Hladká** vysvětlila, že v oznámení se předpokládalo odbavení 3 souprav za 24 hodin s tím, že byla brána v úvahu i možnost, že k odbavení dojde až po 22. hodině. Tomu odpovídá informace o 2 soupravách ve dne a 1 v noci. V dokumentaci je již noční provoz vyloučen, tudíž se uvažuje vyvolaná doprava 3 soupravy v rozmezí 6:00-22:00 hod.

**Ing. Stanislav Žáček** sdělil, že vlaky budou posunovány lokomotivami s eklektickou, případně hybridní jednotkou.

**Ing. Hladká** konstatovala, že hluk z posunu vlaků ze žst. Praha-Malešice byl zhodnocen (viz akustická studie kapitola 6.2.2. Vyvolaná železniční doprava). Jde o zdroj hluku, který se hodnotí v denní době pro 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin. V tomto intervalu je uvažován průjezd 2 vlakových souprav (4 pohyby). Hodnocení je na straně bezpečnosti.

Doprava vyvolaná provozem ZEVO Malešice pro jednotlivé časové horizonty je zohledněna v dopravněinženýrských podkladech od Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. a od Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Podle Studie city logistiky na území hlavního města Prahy (04/2019), kterou si nechala vypracovat Rada hlavního města Prahy, se do budoucna uvažuje, že by část směsného komunálního odpadu do ZEVO Malešice byla přepravována po železnici.

Deponované kontejnery budou ve 4 vrstvách s 5. převlečnou. Hladina akustického výkonu jeřábu je uvažována ve výši 105 dB. V prostoru překladiště byl v akustické studii zadán náhradní zdroj hluku o hladině akustického výkonu ve výši 105 dB, který byl umístěn na celou plochu překladiště. Protihluková stěna o výšce 5-8 m byla navržena s ohledem na tento zdroj hluku a má zajistit splnění hygienického limitu 38 dB.

Součástí akustické studie je i předběžné posouzení hluku z výstavby záměru. Na základě výsledků modelových výpočtů lze konstatovat, že lze v průběhu stavby zajistit hygienický limit 65 dB. Obsahem dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby budou zásady organizace výstavby, které budou podrobně vyhodnoceny i z akustického hlediska.

**Pan Uhlík** reagoval v tom smyslu, že záměr nepřináší do území nic pozitivního.

**Ing. Monika Pavlíčková**, místopředsedkyně Společenství vlastníků domu Ungarova 677, Praha, ohodnotila vystoupení zpracovatelky dokumentace jako vynikající z hlediska Public Relations a marketingu. Realita bude jiná, než je prezentováno. Záměr je třeba hodnotit v širších souvislostech.

**Pan Pavel Bedrník** se dotázal na pozitiva záměru z pohledu obyvatel Malešic.

**JUDr. Chýský** znovu deklaroval vůli oznamovatele komunikovat s veřejností tak, aby byla nastavena pravidla pro provoz přijatelný pro obě strany.

Záměr je v souladu s platným územním plánem. Navrhovaná protihluková stěna, která je finančně velmi nákladná, má zajistit splnění přísnějšího hygienického limitu pro impulsní hluk, přestože budou učiněna veškerá opatření, aby vůbec nevznikal. Stěna bude oboustranně pohltnutá a bude porostlá zelení. Je počítáno i s vegetačními úpravami, o jejichž rozsahu je oznamovatel připraven diskutovat.

**Pan Bedrník** se domnívá, že by oznamovatel měl kompenzovat negativa záměru např. vybudováním školek, sportovišť nebo pomocí při rekonstrukci malešického zámku (dvorce u Malešického náměstí).

Vyhrazena mají být čekací stání pro 18 kamionů. To je nedostatečné.

Při čekání kamionů na vjezd do areálu budou vznikat kolony, které zablokují ulici Heldova. Není zřejmé, kudy bude těžká nákladní doprava z areálu vyjíždět.

**Ing. Novotný** zopakoval, že finanční kompenzace se při posuzování vlivů na životní prostředí neřeší.

**Ing. Hladká** opět vysvětlila, že příjezd k překladišti bude veden od Průmyslové ulicemi Teplárenská a Heldova. Odjezd kamionů pak bude směřován přímo na Průmyslovou a dále na Štěrboholskou spojku a na Pražský okruh. Přes ulici Heldova, s výjimkou osobní dopravy, nebude odjezd umožněn.

**Ing. Vlček** sdělil, že oznamovatel má zkušenosti s provozem obdobného zařízení v Mělníku. Kamiony jsou vybaveny zařízením s GPS. Lze tak sledovat jejich polohu a regulovat jejich pohyb v okolí terminálu, např. v případě poruch.

**Pan Bedrník** oponoval svými negativními zkušenostmi s kamionovou dopravou v okolí mělnického překladiště. Není zaručeno, že dopravci budou opatření respektovat.

Je žádoucí, aby vyvolaná nákladní doprava nebyla trasována ulicí Heldova, vhodné je využít Průmyslovou i k nájezdu na terminál.

**Ing. Žáček** sdělil, že otázka napojení záměru na Průmyslovou byla několikrát diskutována se zástupci Magistrátu hlavního města Prahy a Policie České republiky. Výsledkem těchto jednání je fakt, že oznamovatel může realizovat pouze navržené pravé odbočení.

**Pan Jaromír Zika** označil záměr za „nesmysl“. Dokumentace popisuje jen optimistickou variantu scénáře. Nejhorší možná varianta není podchycena a je otázkou, jak bude postupováno v případě vývoje podle takového scénáře. Hodnocena by měla být reálná situace.

Lze předpokládat, že v ulici Heldova budou stát kamiony. Vyčíslené emisní toky jsou podhodnocené. Kapacita čekacích stání pro 18 nákladních vozidel je nedostatečná. Řidiči jsou nuceni k bezpečnostním přestávkám a k odpočinku. Není zřejmé, jak bude postupováno v případě dopravní nehody. Bude docházet ke kolapsům.

Záměr by neměl stav životního prostředí zhoršovat. V porovnání s jinými evropskými městy není myslitelné, aby obdobný záměr byl v blízkosti obytné zástavby. Je nelogické, aby zboží bylo přiváženo do Malešic, odkud by bylo rozváženo dále mimo město. Současná situace je selháním zastupitelů města.

**Ing. Vlček** řekl, že navržený počet čekacích stání byl stanoven s ohledem na zkušenosti s provozem obdobných zařízení. V případě nehody na překladišti v Malešicích bude k dispozici terminál v Mělníku. Dispečeri jsou v kontaktu s dopravci a mohou dopravu regulovat.

**Pan Petr Strnad** se domnívá, že záměr je v rozporu s dopravní politikou Evropské unie.

Oznamovatel je soukromou osobou, která hodlá přenést zodpovědnost za kontrolu dodržování jí stanovených dopravních tras na městskou část, magistrát nebo městskou policii.

Pan Strnad se dotázal, jaká je provozní doba terminálu ve Vídni a požádal o srovnání s posuzovaným záměrem.

Je třeba vyjasnit, jaký poměr dopravy bude odpovídat překládce z vlaku na vlak.

Noční ostraha areálu bude vyžadovat osvětlení. Otázkou je, jak intenzivní.

Není zřejmé, zda má oznamovatel zajištěná přístupová práva na pozemky, po kterých má být realizována odjezdová komunikace na Průmyslovou.

Sjezd z Průmyslové na Štěrboholskou spojkou je nekapacitní. Již nyní je vytížená i žst. Praha-Malešice.

**JUDr. Chýský** oponoval, že oznamovatel nemá v úmyslu přenášet zodpovědnost za kontrolu dodržování stanovených dopravních tras na veřejnou správu. V jeho možnostech je především dohled pomocí GPS zařízení. Oznamovatel uvažuje, že by sledovaná data zpřístupnil městské části tak, aby si i ona mohla ověřit, že jsou dohodnutá pravidla dodržována.

**Pan Kratochwil** sdělil, že informace o provozní době vídeňského terminálu je zveřejněna na internetu.

Realitou je, že objem kontejnerové dopravy z třetích zemí mimo Evropskou unii (Čína, Indie) roste.

**Ing. Hladká** doplnila, že provoz terminálu ve Vídni je v čase 6:00-22:00 hodin s tím, že je vyloučena činnost o víkendech.

**Pan Strnad** namítl, že podle jeho informací je ve Vídni provoz pouze do 18:15.

**JUDr. Chýský** dále řekl, že oznamovatel jedná s vlastníky dotčených pozemků o jejich budoucím využití.

**Ing. Vlček** za oznamovatele předpokládá, že překládka vlak-vlak bude odpovídat přibližně 40-50 % objemu dopravy.

**Ing. Žáček** se podělil o zkušenost, že k ostraze areálu nejsou nutné osvětlovací věže. Je možné využít technologii infrakamer a centrálního pultu na vrátnici.

**Ing. Hladká** konstatovala, že technické řešení záměru bylo konzultováno se Správou železnic, státní organizací. Z jednání vyplynulo, že kapacita dráhy jsou záměrem uvažované 3 soupravy za den.

Obsahem dokumentace je i kapacitní posouzení křižovatek provedené Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, a.s.

**Pan Strnad** má zkušenosti odporující výsledkům kapacitního posouzení.

Dokumentace se o způsobu noční ostrahy nerozvádí.

Řečený objem překládky vlak-vlak nevyhovuje o potřebě záměru pro zásobování hlavního města Prahy.

Kontrola provozu terminálu městskou částí vyžaduje lidské zdroje.

**Ing. Vlček** vysvětlil, že běžnou praxí je, že část kontejnerů je určená pro místo překládky (Praha) a část je transportována dále. Některé zboží je dále distribuováno po železnici, jiné po silnici.

**Pan Martin Pavlečka** popsal své zkušenosti s provozem terminálu v Mělníku. Manipulace s kontejnery je hlučná, zejména při práci s nakladačem. Proto by u posuzovaného záměru mělo být preferováno využití nehluchého portálového jeřábu.

Negativně působí provoz těžké nákladní dopravy. Lze předpokládat, že vozidla budou odstavována na komunikacích v okolí terminálu. Zahřívání motorů, tlakování vzduchu apod. bude způsobovat další hlukovou zátěž.

Zástavba v ulicích Ungarova a Niederleho je již nyní silně zasažená světlem z přilehlého sportovního hřiště. Osvětlení terminálu tuto zátěž umocní.

Zvuková výstraha, která zařízení vydávají při couvání, budou též obtěžovat.

**Ing. Hladká** podotkla, že hluková studie se zabývala kromě obsluhy 2 portálovými jeřáby i pohybem manipulátoru po ploše překladiště. Jako příklad byl uvažován manipulátor Hyster H18-23XM-12EC, který má podle podkladů od výrobce v průběhu pracovního cyklu hladinu

akustického výkonu 109 dB. Ten bude pracovat pouze v denní době, předpokládá se 10 pohybů manipulátoru za den. Využíván by měl být tam, kde nebude dosah portálových jeřábů. Při posouzení 8 souvislých a na sebe navazujících nejhlučnějších hodin je uvažováno nasazení manipulátoru na plné 2 hodiny. Pro stacionární zdroje hluku v prostoru záměru, mezi které byl zařazen pohyb manipulátoru a jeřábů, platí hygienický limit ve venkovním chráněném prostoru nejbližších budov o hodnotě 50 dB v denní dobu. Okolo terminálu jsou navrženy protihlukové stěny o výšce 5-8 m. Opatření jsou navržena v takovém rozsahu, aby byl zajištěn i případný hluk impulsního charakteru, pro který platí limit 38 dB. Podle podkladů od výrobce nebudou mít jeřáby tónovou složku.

Dokumentace neuvažovala jiná parkoviště, než 30 parkovacích stání pro osobní automobily a 18 vyhrazených čekacích stání pro kamiony. Příjezdová komunikace parkování kamionů neumožňuje, a proto zde ani nejsou uvažovány z toho plynoucí zdroje emisí ovzduší znečišťujících látek či hluku. Návrh terminálu byl optimalizován tak, aby nedocházelo k čekání kamionů. V případě havarijních stavů bude doprava regulována dispečery.

V současné době není v České republice světelné znečištění legislativně ošetřeno. Návrh osvětlení Terminálu Malešice tak vychází z doporučení pro šetrné osvětlování, která jsou uvedena v Informaci pro Vládu České republiky o problematice světelného znečištění z roku 2017. Obsahem kapitoly D.IV. dokumentace je návrh příslušných opatření.

**Ing. Vlček** doplnil, že na terminálu v Mělníku v posledním půlroce proběhlo 3krát celodenní měření s tím, že hygienické limity u venkovního prostoru staveb byly splněny.

Parkování v Mělníku komplikuje fakt, že jsou v blízkosti 2 obdobná zařízení a pro každý jezdí zhruba 140 automobilů.

Výstražná zvuková zařízení jsou v současnosti nahrazována majáky s modrým světlem.

**Pan Pavlečka** považuje za vhodné, aby k podmínkám provozu patřil zákaz používání zvukových výstražných znamení. Upozornil, že takovou signalizaci používají při couvání i nákladní vozidla.

Pan Pavlečka se dotázal, zda byla učiněna dohoda o budoucím využití pozemků i s majitelem pozemku parc. č. 2671/1 v k. ú. Kyje, kterým je hlavní město Praha. Přes tento pozemek má být provedeno komunikační napojení na Průmyslovou.

**JUDr. Chýský** konstatoval, že pozemky potřebné pro realizaci odjezdové komunikace mají 2 vlastníky. Prvním je hlavní město Praha, se kterým není žádná dohoda. Druhý vlastník, kterému patří většina potřebných pozemků, s budoucím využitím pozemků souhlasí.

**Paní Kateřina Peštová** upozornila, že některé odjezdovou komunikací dotčené pozemky jsou ve spoluvlastnictví více osob. Zeptala se proto, jaká smlouva byla s těmito subjekty uzavřena. Dodala, že pozemek ve vlastnictví hlavního města Prahy je biokoridorem.

**Ing. Novotný** vysvětlil, že řešení majetkových vztahů není předmětem posuzování vlivů na životní prostředí. To je předmětem navazujících řízení. Pokud dojde v důsledku nevyřešení těchto vztahů ke změně záměru, bude podle zákona ověřována velikost a významnost této změny z hlediska vlivů na životní prostředí.



**JUDr. Chýsky** upřesnil, že v případě pozemků, které jsou ve spoluvlastnictví, byla učiněna dohoda s majitelem většinového podílu.

**Ing. Hladká** rozporovala, že by záměrem dotčené pozemky byly součástí územního systému ekologické stability. Výřezy výkresů platného územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy jsou součástí dokumentace. Podle nich není dotčen žádný biokoridor.

**Paní Peštová** podotkla, že dohoda s hlavním městem Prahou je nezbytná pro realizaci záměru v parametrech, ve kterých je posuzován.

**PhDr. Břečka** upozornil na možnost, že imisní limity budou v budoucnu nižší. Záměr by pak nemohl být v území umístěn.

**Ing. Hladká** konstatovala, že studie budou v jednotlivých fázích přípravy záměru aktualizovány. Ty budou muset prokázat, že stavba plní mezní hodnoty závazné v době umístění (povolování) stavby.

**Paní Bučinová** zapochybovala o správnosti dopravněinženýrských podkladů od Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. Důvodem jsou osobní zkušenosti s provozem na komunikacích v dotčeném území. Zeptala se proto na způsob zpracování těchto dat.

**Ing. Hladká** odkázala na text zprávy Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s., která je přílohou dokumentace. Výpočet intenzit automobilové dopravy byl proveden pomocí dopravního modelu hlavního města Prahy a jeho okolí, který je zpracován a aktualizován v softwarovém prostředí PTV – VISION (VISUM/VISEM). Modelem zpracované území je rozděleno do cca 1600 zón, mezi kterými existují dopravní vztahy. Tento model zohledňuje nejen záměrem generovanou dopravu, ale i přerozdělení intenzit dopravy v důsledku nově vzniklých vztahů.

**Ing. Lanč** zdůraznil, že hlavním účelem záměru není zásobování hlavního města Prahy, z poloviny zde bude docházet pouze k překládce kontejnerů z vlaku na vlak. Obdobnou činnost oznamovatel provádí v Mělníku.

**Pan Kratochvíl** sdělil, že kapacity terminálu v Mělníku jsou naplněny. Přeprava kontejnerů v České republice bude probíhat i v budoucnosti. Oznamovatel plánuje současný provoz obou terminálů s tím, že tok zboží by byl optimalizován. Je žádoucí preferovat přepravu zboží na větší vzdálenosti po železnici před dopravou po silnici.

**Pan Tomáš Kykal** se zeptal, jaké jiné umístění překladiště oznamovatel zvažoval.

**JUDr. Chýský** vysvětlil, že oznamovatel hledal možnost alternativního umístění záměru v Praze i v jejím širším okolí. Parametry dostupných pozemků a jejich přípustné využití podle územního plánu však neumožňují realizaci záměru.

**Ing. Vlček** doplnil, že mimo Prahu byly prověřovány lokality Úvaly, Nehvizdy, Kozomín a další.

**Ing. Maršálek** citoval z kapitoly B.I.6. dokumentace, kde se uvádí, že „cca 15 % kontejnerů je přepravováno jen po železnici“. Naproti tomu v průběhu veřejného projednání bylo sděleno, že podíl překládky vlak-vlak bude 40-50%. Jedná se o rozpor, který je třeba vyjasnit.

Pokud bude dokumentace oznamovateli vrácena k dopracování, je vhodné do ní doplnit a vyhodnotit i maximální počet kontejnerů na překladišti. V aktuální dokumentaci se hodnotí optimum. V části dokumentace, která se zabývá vypořádáním závěru zjišťovacího řízení se totiž sděluje, že maximální kapacita Terminálu Malešice je 2 300 TEU, což při ideální obsazenosti z provozního hlediska 60-70 % představuje 1 400 TEU, tedy 900 kontejnerů. Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí by mělo zastropit kapacitu zařízení.

**JUDr. Chýský** konstatoval, že maximální kapacita záměru je uvedena v kapitole B.I.2. dokumentace. Maximum odpovídá obrátce 96 kamionů v období 6:00-22:00 hod. 900 kontejnerů odpovídá 60-70% obsazenosti depa. Uskladnění kontejnerů v depu může být z časového hlediska delší a obrátka kamionů není odvozena od tohoto počtu.

**Ing. Hladká** potvrdila, že maximální kapacita terminálu je 2 300 TEU.

**Ing. Maršálek** doplnil, že v dokumentaci by měla být horizontální vizualizace, ze které by byla zřejmá výška uskladněných kontejnerů v poměru s okolní zástavbou.

**Paní Renata Chmelová**, senátorka a starostka městské části Praha 10, vyzvala oznamovatele k jednání s městskou částí a s občany. Současně poděkovala přítomným, že se zúčastnili veřejného projednání.

**JUDr. Chýský** opakovaně potvrdil, že oznamovatel je k jednání připraven.

**Pan Miroslav Pavlíček** předal Ing. Novotnému písemné vyjádření, ve kterém se upozorňuje na možné obtěžování zvukovými výstražnými zařízeními. Vzhledem k tomu, že tato připomínka nebyla sdělena ústně, nikdo z přítomných již nereagoval.

**Ing. Novotný** se dotázal, zda má ještě někdo nějaký dotaz nebo připomínku. Protože tomu tak nebylo, informoval, že z veřejného projednání bude zpracován zápis, který bude dle požadavků zákona zveřejněn. Současně osvětlil další postup v procesu posuzování. Po poděkování zástupcům městské části Praha 10 a zaměstnancům Kulturního domu Barikádníků za pomoc s organizací veřejného projednání a přítomným za účast bylo veřejné projednání ukončeno.

### **III. Závěr**

Veřejné projednání proběhlo podle zákona. Aktivně se ho zúčastnili zástupci dotčených územních samosprávných celků i veřejnosti. Na otázky týkající se hodnocení vlivů projednávaného záměru na životní prostředí odpovídala a vysvětlení podávala zpracovatelka

dokumentace. Oznamovatel, případně další jím zmocnění zástupci, informovali o záměru a jeho cílech. Jednání byli dále přítomni zástupci příslušného úřadu, dotčených orgánů i zpracovatel posudku. Zpracovatelka dokumentace označila záměr za přijatelný z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví při splnění navržených podmínek pro minimalizaci a kompenzaci vlivů na životní prostředí. Zástupci veřejnosti i dotčených územních samosprávných celků vyslovili nesouhlas se záměrem.

Tento zápis byl vypracován na základě zvukového záznamu pořízeného v průběhu jednání. Nejedná se o doslovný přepis jednotlivých vystoupení, ale jde o shrnutí podstaty vyjádření.

**Ing. Tomáš Novotný, pověřen řízením veřejného projednání**