

Magistrát hlavního města Prahy
Odbor ochrany prostředí
Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
Jungmannova 35
110 00 Praha 1

V Praze dne 5. května 2026

Ke sp. zn.: S-MHMP 2882893/2026

Oznamovatel: České přístavy, a.s.
IČO 452 74 592
se sídlem Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7

Dotčená osoba: Občanské sdružení Břehy Vltavy
IČO 265 54 593
se sídlem Varhulíkové 1581/20, 170 00 Praha 7

**Vyjádření dotčené osoby k oznámení záměru podle
§ 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí**

Podáno prostřednictvím datové schránky

*Přílohy: výpis ze spolkového rejstříku
stanovy spolku*

I.

Dne 7. dubna 2026 bylo v informačním systému EIA pod kódem PHA1276 zveřejněno oznámení záměru „Změna využití území na p.p.č. 2356/80 a 2406 k.ú. Holešovice“, jehož předmětem je realizace a provozování zařízení určeného ke sběru, úpravě, využití a skladování ostatních odpadů, primárně stavebního a demoličního charakteru (dále jen „**Oznámení**“).

Záměr je situován v rezidenční části Prahy 7, v prostoru přístavu Praha – Holešovice na levém břehu Vltavy (říční kilometr 46,6–49,3). Celková plocha dotčených pozemků činí 5.548 m², přičemž vlastní provozní zázemí tvoří zpevněná nepropustná betonová plocha s pěti kójiemi pro dočasnou deponii materiálů o rozloze 1.975,5 m². Projektovaná roční kapacita zařízení je stanovena na 200.000 tun materiálu, z čehož až 25.000 tun mají tvořit stavební odpady, jako jsou beton, cihly, tašky, keramické výrobky, asphaltové směsi a vytěžená zemina. Součástí technologického vybavení areálu je silniční váha, nakladač a vodní dělo určené ke zkrápění ploch za účelem eliminace prašnosti.

V návaznosti na toto Oznámení se spolek jako *právníká osoba soukromého práva, jejímž předmětem činnosti je podle zakladatelského právního jednání ochrana životního prostředí, a jejíž hlavní činností není podnikání nebo jiná výdělečná činnost, která vznikla alespoň 3 roky před dnem zveřejnění informací o navazujícím řízení podle § 9b odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, případně před dnem vydání rozhodnutí podle § 7 odst. 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí*, vyjadřuje v zachované zákonné lhůtě ve smyslu ustanovení § 6 odst. 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, následovně:

II.

K otázce dotčení záměrem

Spolek odůvodňuje své právo na podání tohoto vyjádření z titulu předmětu jeho činnosti, jímž je dle § 4 stanov spolku zejména ochrana přírody, krajiny a životního prostředí; rozvoj a zajištění ochrany přírody, krajiny a životního prostředí na území Hlavního města Prahy v okolí řeky Vltavy, jakož i podílení se na projednávání záměrů v oblasti územního plánování, vytváření územních systémů ekologické stability či posuzování vlivu na životní prostředí. Toto dotčení je tedy dáno ve smyslu § 3 písm. i) bod 2. zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, jakož i ve smyslu ustálené judikatury správních soudů vztahující se k definici a právům dotčené veřejnosti.

Dále je třeba konstatovat, že spolek byl do spolkového rejstříku zapsán dne 1. 1. 2014, o čemž svědčí výpis ze spolkového rejstříku, a tedy činnost vykonává v současné době již přes 12 let.

V návaznosti na právě uvedené je tedy zřejmé, že spolek splňuje všechny požadavky formálně na něj kladené ustanovením § 3 písm. i) bod 2. zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, neboť jeho hlavní činností je ochrana životního prostředí a současně vznikl alespoň 3 roky před zveřejněním informací o navazujícím řízení podle § 9b odst. 1, případně před dnem vydání rozhodnutí podle § 7 odst. 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Případná realizace a následný provoz předmětného záměru, který uvažuje s instalací zařízení na skladování a úpravu až 200.000 tun sypkých materiálů a ostatních odpadů ročně, představuje pro spolek nepřijatelné zhoršení celkového stavu životního prostředí a faktorů pohody v dané lokalitě. Spolek vyjadřuje důvodnou a reálnou obavu, že kumulativní vlivy tohoto intenzivního provozu povedou k přímému ohrožení veřejného zdraví obyvatel rezidenční čtvrti a k nevratné degradaci složek životního prostředí, jejichž ochrana je hlavním posláním a účelem existence spolku.

Jako stěžejní zásah do chráněných zájmů vnímá spolek zejména budoucí hlukovou zátěž, která bude mít za následek narušení akustické stability území a drastické snížení kvality prostředí pro bydlení a rekreaci. Manipulace s objemem stavebních odpadů, cihel, betonu a kameniva, u něhož je v projektové dokumentaci deklarována denní kapacita až 800 tun, negeneruje pouze konstantní hluk z motorů těžké mechanizace, ale především intenzivní nárazový a impulzní hluk. K těmto extrémním zvukovým špičkám bude nevyhnutelně docházet při nakládání a vysypávání uvedených materiálů do ocelových koreb nákladních automobilů. Tento specifický hluk se navíc může zcela nekontrolovaně šířit po volné hladině nedalekého významného krajinného prvku, řeky Vltavy, a kriticky tak umocňovat akustickou zátěž v širokém okolí, včetně přilehlých rekreačních ploch a bytové zástavby.

Předpokládané nasazení drtící a třídící linky, s níž podle prokazatelných emisních výpočtů na straně 28 Oznámení oznamovatel skrytě počítá, představuje další zcela zásadní zdroj vysoko-intenzivního hluku, který přiložená hluková studie zjevně a účelově ignoruje. Spolek namítá, že absence posouzení těchto technologických zdrojů činí Oznámení nepřezkoumatelným z hlediska ochrany před hlukem.

Dalším nepřijatelným zásahem do životního prostředí je imisní zátěž tuhými znečišťujícími látkami, tedy nadměrná prašnost celého provozu. Operace se stavebním recyklátem a zeminou produkují masivní množství prachu, přičemž dochází ke vzniku sekundární prašnosti z pojezdů těžké techniky i primární prašnosti ze samotné manipulace a mechanického drcení materiálu. Spolek poukazuje na riziko razantního zhoršení kvality ovzduší v lokalitě, která je již nyní zatížena prachovými částicemi. Navržená opatření oznamovatele, spočívající v instalaci jediného stacionárního vodního děla, považuje spolek s ohledem na rozsah plochy kójí za zcela neadekvátní a technologicky neúčinná. Tento protiprašný systém navíc zcela selhává v zimním období, kdy je zkrápění vodou z důvodu mrazivých teplot nerealizovatelné, avšak větrná eroze na nezakrytých deponiích materiálu neustále pokračuje, čímž dochází k trvalému znečišťování okolí.

S výše popsanými vlivy úzce souvisí i hrozba dramatického navýšení dopravní zátěže v rezidenční oblasti. Jak je detailně rozebíráno v dalších částech tohoto vyjádření, Oznámení pracuje s vnitřně rozporuplnými údaji o počtu nákladních vozidel. Skutečnost, že provoz může vyvolat až 160 průjezdů těžké techniky denně, znamená enormní nárůst exhalací, dopravního hluku, otřesů a celkového znečištění komunikační sítě. Běžným provozem takového areálu dochází k úkapům provozních kapalin, nánosům bláta a sekundární prašnosti z roztroušeného materiálu na veřejných komunikacích. Tyto faktory trvale a nevratně poškodí životní prostředí, krajinný ráz a kvalitu života v dané lokalitě. Z těchto důvodů je tedy nezpochybnitelné, že realizace posuzovaného záměru představuje významný negativní zásah do životního prostředí, který vyžaduje komplexní posouzení v plném procesu EIA.

*Důkazy: výpis ze spolkového rejstříku
stanovy spolku*

III.

Nepřezkoumatelnost Oznámení v důsledku rozporů v údajích o dopravní zátěži

Spolek vznáší zásadní námitku vůči předloženému Oznámení, která sama o sobě zakládá jeho nepřezkoumatelnost, vnitřní zmatečnost a rozpor se základními požadavky na úplnost a pravdivost informací podle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Tato vada spočívá v tom, že oznamovatel ve stěžejních částech dokumentace operuje s diametrálně odlišnými a vzájemně se zcela vylučujícími údaji o předpokládané intenzitě těžké nákladní dopravy. Dopravní zátěž přitom objektivně představuje ten nejdůležitější a nejvíce omezující zdroj imisí tuhých znečišťujících látek, sekundární prašnosti, hlukové zátěže a vibrací pro celé dotčené obytné území.

V úvodní, popisné části Oznámení se oznamovatel zcela zjevně a účelově snaží vůči dotčeným orgánům státní správy i veřejnosti vyvolat dojem pouze marginálního dopravního zatížení. Na straně 7 v tabulce B.I.2 nazvané Kapacita záměru oznamovatel výslovně a jednoznačně uvádí, že kapacita nákladní dopravy je stanovena jako „*třicet vozidel za den, dle vytížení a poptávky běžný den*“ a k tomu jako doplňující krizovou variantu uvádí „*padesát vozidel za den, ojediněle v případě vykládky lodi*“.

Tento narativ o údajně velmi mírném a nevýznamném provozu oznamovatel následně znovu potvrzuje a opakuje v textu na straně 14, kde explicitně deklaruje: „*Ohledně dopravy je uvažováno s běžným stavem a průjezdem cca třiceti nákladních automobilů za den. V případě vykládky lodi je počet průjezdu padesát nákladních automobilů za den. Tato hodnota je ojedinělá, cca desetkrát ročně.*“ Z takto prezentovaných dat by bylo možno nabýt dojmu, že záměr nevyvolá v území téměř žádnou dodatečnou dopravní zátěž.

Toto tvrzení je však naprosto popřeno a explicitně vyvráceno v momentě, kdy dokumentace přechází od slovních deklarácí k matematickým výpočtům. V kapitole B.III.1 zabývající se ochranou ovzduší, konkrétně na straně 28 v podkapitole nazvané Emise tuhých znečišťujících látek z provozu nákladních vozidel, je totiž jako základní a určující vstupní parametr pro modelování celkové prašnosti areálu výslovně **uvedeno zcela jiné číslo**. Dokumentace zde doslova uvádí: „*Dle pokladů předaných oznamovatelem je v souvislosti s provozem provozováno maximálně osmdesát nákladních vozidel za den, to jest sto šedesát pohybů nákladních automobilů za den.*“

Rozdíl mezi proklamovanými třiceti vozidly v úvodu dokumentace a osmdesáti vozidly ve výpočtové části představuje téměř trojnásobné navýšení denní kapacity těžké nákladní dopravy. Takto propastný a logicky nevysvětlitelný nepoměr nelze v žádném případě omluvit jako drobnou formální nepřesnost, administrativní chybu či překlep v textu. Jedná se o hrubou systémovou vadu, která podkopává samotnou důvěryhodnost celého procesu posuzování a *de facto* usvědčuje oznamovatele z toho, že se pokouší úřadům předložit záměr s masivní kapacitou, avšak prezentovaný jako drobné překladiště.

Právní a procesní důsledky tohoto rozporu jsou pro další osud záměru zcela zásadní. Počet pojezdů těžké nákladní techniky je totiž naprosto elementárním a výchozím parametrem pro zpracování jakékoliv navazující odborné studie, zejména pak přiložené hlukové studie a rozptylové studie. **Za současného stavu předložené dokumentace nelze objektivně zjistit ani závazně určit, z jakých kapacitních dat zpracovatelé těchto autorizovaných posudků ve svých modelech reálně vycházeli.** Pokud hluková studie posuzovala splnění přísných hygienických limitů pro třicet vozidel denně, zatímco areál má být ve skutečnosti dimenzován a emisně počítán na obsluhu osmdesáti vozidel denně, jsou závěry takové hlukové studie o nepřekračování zákonných limitů pro účely zjišťovacího řízení naprosto bezcenné a neodpovídající realitě. **Pokud naopak obě studie kalkulovaly se zátěží osmdesáti vozidel, pak úvodní popisná část Oznámení účelově uvádí dotčené orgány v omyl ohledně skutečného rozsahu a povahy záměru.**

Spolek na základě tohoto zjištění důrazně upozorňuje příslušný správní orgán, že nemůže v souladu se zásadou materiální pravdy zakotvenou v ustanovení § 3 spr. řádu odpovědně posoudit vliv záměru na zdraví obyvatel a životní prostředí na základě materiálu, který si sám protiřečí. Takové Oznámení neposkytuje zákonný podklad pro vydání souhlasného závěru zjišťovacího řízení. Z tohoto důvodu spolek striktně požaduje nařízení plného procesu posuzování vlivů na životní prostředí, tedy tzv. velké EIA. Jedině v rámci tohoto transparentního a přísného procesu bude možné maximální denní i roční dopravní zátěž exaktně a závazně zastropovat, přičemž všechny synergické dopady tohoto skutečného maximálního povoleného provozu na okolní bytovou zástavbu musí být komplexně vyhodnoceny zcela bezchybnými a na reálných číslech postavenými studiemi.

IV.

Rozporuplnost použitých technologií, absence posouzení impulzního hluku

Spolek uplatňuje další zásadní námitku spočívající ve vnitřní nekonzistenci Oznámení týkající se povahy nasazených technologických procesů a z ní plynoucí nepřezkoumatelnosti přiložené hlukové a rozptylové studie. V textové části dokumentu na stranách 16 a 17 oznamovatel opakovaně deklaruje, že úprava přijatých odpadů bude probíhat výlučně formou hrubého ručního vytřídění. **Oznámení zde výslovně uvádí, že v rámci areálu nejsou používána zařízení na separaci ani drcení odpadů a že v areálu není instalována žádná třídící linka, drtící linka, separátor či obdobné zařízení.**

Toto tvrzení je však v přímém rozporu s údaji uvedenými na straně 28 v kapitole hodnotící emise tuhých znečišťujících látek do ovzduší. V tabulce nazvané Emise z mechanizace nasazené v prostoru recyklačního centra oznamovatel **prokazatelně kalkuluje s emisními faktory pro technologické procesy explicitně specifikované jako „Drcení 1“ a „Třídění nadrceného materiálu“, a to jak pro stavební odpad, tak pro kamenivo.**

Uvedený rozpor v základních parametrech záměru činí předloženou dokumentaci neúplnou a nepřezkoumatelnou ve smyslu požadavků přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Provoz mobilní či stacionární drtící a třídící linky představuje z hlediska ochrany veřejného zdraví významný stacionární zdroj akustické zátěže a primární i sekundární prašnosti.

Jestliže přiložená hluková studie s provozem tohoto zařízení nepočítá, ačkoliv emisní bilance na straně 28 jeho přítomnost jednoznačně předpokládá, neodpovídají výsledky akustického modelování reálnému technickému řešení a celá studie je pro účely zjišťovacího řízení nepoužitelná.

S ohledem na projektovanou denní kapacitu zařízení dosahující až 800 tun materiálu se navíc tvrzení o výlučně ručním třídění objemných stavebních odpadů za pomoci čtyř pracovníků obsluhy jeví jako technologicky nerealizovatelné. Oznámení tak vykazuje znaky účelového zkreslování informací s cílem minimalizovat reálné vlivy záměru na okolní prostředí.

Na nesrovnalosti ve zdrojích hluku navazuje rovněž neúplnost přiložené hlukové studie ve vztahu k hodnocení takzvaného impulzního hluku. Oznámení na straně 34 konstatuje, že záměr neobsahuje žádné výrobní stroje nebo zařízení, které by svou činností produkovaly hluk nad povolené limity, a jako stěžejní zdroj označuje pouze automobilovou dopravu. Dokumentace i samotná hluková studie však zcela opomíjejí fyzikální podstatu manipulace s uskladněným materiálem. Překládka stovek tun těžkých a tvrdých frakcí, jako jsou betonové panely, cihly či stavební suť, pomocí těžkého kolového nakladače nezbytně zahrnuje jejich nabírání a následné sypání z výšky do prázdných ocelových koreb nákladních automobilů.

Tento technologický krok zcela prokazatelně generuje akustické rázy, respektive impulzní hluk o vysoké hladině akustického tlaku.

Impulzní hluk podléhá z hlediska platných hygienických předpisů přísnějšímu metodickému posuzování, neboť má na chráněný venkovní prostor staveb a komfort bydlení výrazně rušivější dopad než hluk ustálený. **Vzhledem k rovinatému charakteru dotčeného území a absenci přirozených či umělých akustických bariér se navíc tyto zvukové rázy budou šířit s minimálním útlumem přímo k nemovitostem obytné zástavby.**

Na základě zjištěných rozporů ohledně nasazení drtících technologií a vzhledem k úplné absenci kvantifikace impulzního hluku z překládky Spolek konstatuje, že posouzení akustické situace v Oznámení je věcně nesprávné. Tento stav tedy neumožňuje vydání souhlasného závěru zjišťovacího řízení a vyžaduje nařízení plného posuzování záměru, v jehož rámci musí být zpracována nová a objektivní hluková studie zohledňující veškeré stacionární a mobilní zdroje včetně jejich impulzních složek.

V.

Ohrožení povrchových a podzemních vod a absence hydrogeologického posouzení

Spolek dále brojí proti způsobu, jakým předložené Oznámení záměru přistupuje k problematice ochrany vodního režimu. Navržené technické řešení a provozní parametry areálu jsou v příkrém rozporu s elementárními požadavky zákona č. 254/2001 Sb., vodního zákona, a to jak v rovině ochrany před povodněmi, tak v rovině ochrany jakosti povrchových a podzemních vod před závadnými látkami.

Oznámení na straně 48 výslovně konstatuje, že se dotčená lokalita nachází v aktivním záplavovém území kategorie C, což představuje průtočnou zónu významného vodního toku Vltava. Těmto rizikovým hydrologickým podmínkám však naprosto neodpovídají navrhovaná bezpečnostní opatření, která Oznámení předkládá.

Na straně 17 oznamovatel jako primární a *de facto* jediné technické opatření proti splavování uskladněného materiálu do vodního toku navrhuje zřízení zemního ochranného valu o výšce přibližně 0,3 metru, doplněného o textílii. Zabezpečení areálu s projektovanou okamžitou kapacitou deponií až dvanácti tisíc tun sypkých materiálů a stavebních odpadů pomocí třiceticentimetrové terénní vlny tvořené zeminou je z vodohospodářského i stavebně-fyzikálního hlediska zcela neadekvátní. V případě zvýšených průtoků ve vodním toku a zaplavení průtočné zóny nemá takový val žádnou strukturální integritu a okamžitě podlehe vodní erozi. Následně by nutně došlo k masivnímu splachu uskladněných prachových frakcí, stavební suti a dalších materiálů přímo do koryta řeky Vltavy. **Toto navržené opatření tak představuje objektivní riziko vzniku rozsáhlé ekologické havárie a porušuje povinnost prevence stanovenou vodním zákonem.**

Další, avšak dlouhodobější a skryté ekologické riziko, představuje navrhovaný způsob nakládání s technologickými a srážkovými vodami v rámci samotného areálu. Na straně 29 dokumentace oznamovatel paušálně deklaruje, že dešťové vody budou likvidovány vsakem na terén. Tento údaj je nutné hodnotit v kontextu technického popisu na straně 17, který výslovně uvádí, že manipulační plocha u vodního toku je nezpevněná a není vybavena systémem odvodňovacích žlabů, a dále v kontextu strany 18, jež jako hlavní protiprašné opatření definuje pravidelné zkrápění uskladněných materiálů vodním dělem. Vzhledem k tomu, že podle tabulky na straně 16 mají být v areálu manipulovány a deponovány mimo jiné asfaltové směsi a rozličné stavební recykláty, dojde na nezpevněné ploše k nepřetržitému smísení technologické zkrápěcí vody a dešťových srážek s uskladněným odpadem.

Stavební odpady, a zejména asfaltové směsi a stavební suti, přirozeně obsahují látky, které se při trvalém vystavení vlhkosti uvolňují do výluhů. **Vzniklý průsak, potenciálně kontaminovaný ropnými uhlovodíky, sulfáty či změnami hodnoty pH, bude podle předloženého technologického postupu volně, nepřetržitě a nekontrolovaně vsakován přímo do nezpevněného geologického podloží.**

Uvedený postup je v přímém rozporu s ustanovením § 39 vodního zákona, který striktně upravuje zacházení se závadnými látkami a zakazuje jejich vniknutí do podzemních vod. Spolek v této souvislosti upozorňuje na prokázaný fakt, že v těsné blízkosti říčního koryta se hladina podzemní vody nachází velmi mělko pod povrchem, obvykle v hloubce nula až dva metry, a je přímo hydraulicky propojena s tokem Vltavy.

Riziko přímé a nevratné kontaminace zvodně těmito průsaky z deponií je za popsáných technologických podmínek extrémně vysoké. **Předložené Oznámení přitom na tuto skutečnost naprosto rezignuje. Dokumentace neobsahuje hodnocení chemického složení předpokládaných výluhů z uskladněných odpadů a zcela postrádá jakýkoliv hydrogeologický posudek, který by vliv permanentního vsakování vod ze zkrápěných deponií do mělkých podzemních vod v aktivní záplavové zóně exaktně zhodnotil.** Absence hydrogeologického posouzení v kombinaci s návrhem na plošné vsakování do nezpevněného terénu představuje hrubé systémové opomenutí, které činí předloženou dokumentaci nezpůsobilou pro vydání souhlasného stanoviska a vyžaduje okamžité nařízení plného procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

VI.

Nepřípustnost vzhledem k místním poměrům a urbanistickému charakteru území

Spolek vznáší zcela zásadní námitku spočívající v nepřípustnosti posuzovaného záměru vzhledem k reálným místním poměrům a aktuálnímu urbanistickému charakteru dotčeného území. Zamýšlené masivní rozšíření průmyslové a odpadové činnosti má být uskutečněno v rezidenčním území Holešovic, a to přímo na břehu nejatraktivnější části čtvrti s výhledem na protější přírodní útvar Bílé skály.

Celé předmětné území prošlo v průběhu posledních let hlubokou transformací z původně industriální zóny na vyhledávané území obytné a rekreační. V těsné blízkosti hranic záměru byl za vynaložení značných veřejných prostředků nově vybudován park U Vody, nachází se zde páteřní cyklostezka vedoucí podél řeky Vltavy a v bezprostředním okolí působí řada předškolních i školních zařízení, včetně základní školy Scio na rohu ulic Jankovcova a Přívozní. V lokalitě rovněž vznikají nové komerčně-rekreační provozy, jako je například kavárna Typica s venkovní zahrádkou.

Předložené Oznámení tyto objektivní skutečnosti naprosto ignoruje a předkládá dotčeným orgánům zcela nepravdivé a účelově zkreslené informace o stavu území. Oznámení ve svých příslušných kapitolách hodnotících vlivy na obyvatelstvo lživě konstatuje, že dané území ani jeho širší okolí není charakterizováno jako čistě rekreační území, že zájmovým územím neprochází žádná turistická cesta, a že se tedy vliv na rekreační využití krajiny nepředpokládá. Tato argumentace hrubě opomíjí existenci zmíněného parku U Vody, který sousedí s přístavem a slouží jako významné místo odpočinku pro místní obyvatele, plavce, sportovce a i rodiny s dětmi.

Oznámení na jedné straně záměr obhajuje poukazem na údajně industriální charakter území, avšak paradoxně na jiném místě samo přiznává, že se dotčené území nachází v ochranném pásmu památkové rezervace v Hlavním městě Praze a v nárazníkové zóně statku světového dědictví UNESCO „Historické centrum Prahy“. **Taková koncentrace těžkého těžebního a odpadového průmyslu je v těchto kulturně a rekreačně chráněných zónách zjevně nepatřičná.**

Dalším neakceptovatelným nedostatkem Oznámení je skutečnost, že dokumentace obsahuje výlučně posouzení vlivů samotného nově navrhovaného rozšíření podnikání, avšak zcela ignoruje a do svých modelů nezahrnuje těžkou hlukovou a imisní zátěž, která v území již dnes reálně a aktivně probíhá v důsledku stávajícího provozu přístavu a místní dopravy, která je dnes denně zahlcena nejen osobními auty, ale i provozem kancelářských budov v sousedství záměru. **Záměr tyto stávající hodnoty exhalací, prachu z nezakrytých korb nákladních automobilů a hluku těžké techniky úmyslně nepromítá do svých tabulek a výpočtů.** V důsledku tohoto opomenutí vykazuje oznámení méně než poloviční hodnoty znečištění, než jaké by byly zjištěny v případě řádného a zákonného kumulativního posouzení stávajícího a nového stavu. Tento cílený nedostatek fakticky zabraňuje řádnému přezkoumání záměru, neboť popisuje imisní a hlukové poměry v místě zcela v rozporu se skutečností.

Spolek dále upozorňuje, že v nejbližší době se očekává přijetí nového Metropolitního plánu Hl. m. Prahy a záměr je ve zjevném rozporu s ním, protože dle návrhu Metropolitního plánu je v záměrem dotčeném území zakreslen pěší průchod. Je zcela nepochybné, že takový pěší průchod by nebylo dost dobře možné uskutečnit v místě, které má být dle podmínek záměru využíváno ke skladování odpadu a jeho dalšímu zpracování. Záměr je tak v rozporu nejen se stávajícím, ale i budoucím plánovaným využitím daného území

Závěrem spolek shrnuje, že záměr předpokládá využití areálu holešovického přístavu způsobem, který je v absolutním rozporu s faktickým využíváním jeho okolí. Provoz přístavu, spojený s manipulací s extrémně prašnými materiály a stavebními odpady, představuje anachronismus a memento minulosti, které by mělo být vymístěno mimo hustě obydlenou část města.

Plánované rozšiřování tohoto provozu je zjevným krokem zpět v rozvoji lokality a je v přímém rozporu se Zásadami územního rozvoje (ZÚR), neboť navrhované třídění odpadů na břehu řeky neodpovídá hlavnímu ani přípustnému využití transformujícího se území. Prostor přístavu by se měl v souladu s požadavky moderního města naopak transformovat a otevírat občanům s možností veřejného průchodu a rekreace. S ohledem na tyto skutečnosti a zjevné nepravdy v dokumentaci je posouzení vlivů v plném procesu EIA naprostou nutností.

Důkaz: aktuální návrh Metropolitního plánu

VII.

Nepřípustnost z hlediska dopravního zatížení

Spolek dále namítá, že záměr přináší obrovský nárůst dopravy v místě, kde mohou dnes projíždět nákladní automobily pouze ulicí Jankovcova, protože v okolních ulicích mají automobily nad 3,5 tuny zákaz vjezdu.

Oznámení tuto skutečnost úmyslně pomíjí, stejně tak zcela ignoruje vznik vibrací při denním převozu 800 tun materiálu ani svůj vlastní údaj, že záměr předpokládá provoz 80 nákladních automobilů denně, tj. 160 průjezdů těžkých aut ulicí Jankovcova. **Záměr však zatížení okolních komunikací neuvádí, ale účelově argumentuje jenom dopravním zatížením v místě areálu záměru, jiné údaje o okolí účelově zamlčuje.**

Tato ulice je však již dnes extrémně dopravně zatížena z provozů v ní umístěných kanceláří, a i dnes se v místě tvoří průběžně dopravní zácpy. Tyto zácpy se tvoří nejen v pátky, kdy sahají od mostu Barikádníků ulicí Jankovcova po celé její délce až téměř k Libeňskému mostu, ale i v průběhu pracovních dní, kdy doprava ke kancelářským budovám již nyní zatěžuje prostor neúnosným způsobem. Navíc je ulice Jankovcova používána i na parkování a jakýkoliv další provoz těžkými nákladními automobily s odpadem ji zcela ucpe, což přinese nejen zhoršení oblasti v oblasti hluku a emisí z dopravy, ale i neúnosné dopravní zatížení, které pocítí opět obyvatelé, kteří v oblasti žijí a pracují.

Není rovněž rozhodně pravdou, že vibrace z automobilů nebudou významné, dnešní technický stav křižovatky Varhulíkové a Jankovcova je naopak dokladem, že provoz nákladních aut zatěžuje místní komunikace nad únosnou míru. Navíc velká nákladní auta budou mít při

vyhýbání v relativně úzké ulici Jankovcova s parkujícími vozy velké problémy, může dojít i poškození parkujících vozidel a jakákoliv dopravní nehoda v místě pak způsobí kolaps dopravy v dolních Holešovicích. **Dopravní infrastruktura v místě tak záměr fakticky neumožňuje.**

Všechny tyto důsledky pak pocítí i další obyvatelé Prahy, kteří ulici Jankovcova používají k cestě do práce a z práce, popř. příjezdu do tunelu Blanka, ale i obyvatelé středních Čech a všichni, kteří tuto ulici používají pro příjezd na dálnici D8.

Těžká nákladní doprava pak bude působit problémy i podnikatelům v oblasti, kdy hned vedle je umístěno nejen dětské hřiště nacházející se mezi ulicemi Jankovcova a V Přístavu, ale i kavárna Typica a její venkovní zahrádka a v neposlední řadě i základní škola Scio, která se nachází na rohu ulice Jankovcova a Přívozní.

Záměr dále předpokládá nepřijatelné a nebezpečné křížení nákladní dopravy se systémem cyklo dopravy, který je na Praze 7 velmi rozšířen a využíván obyvateli nejen této městské části, ale i ostatními cyklisty pro tranzit přes Prahu 7. Záměr tak komplikuje i pro každodenní dopravu rodin s dětmi do základní školy TGM na Ortenově náměstí, gymnázia, Scioškoly, mateřských škol i budoucího gymnázia v ul. U Pergamenky nebo připravované základní školy Jana Vodňanského v ulici Jankovcova.

Vliv realizace záměru i jeho provoz je tak daleko širší, než je v Oznámení uvedeno a jeho realizace by přinejmenším zásadně omezila dopravu v širokém okolí, ale pravděpodobně by i přinesla faktický kolaps dopravy v místě, a to se se všemi negativními důsledky s tím spojenými.

VIII.

Na základě všech výše specifikovaných a konkrétními stranami dokumentace podložených výhrad spolek konstatuje, že předložené Oznámení neposkytuje dostatečný, pravdivý ani objektivně přezkoumatelný podklad pro ukončení procesu posuzování vlivů na životní prostředí pouhým zjišťovacím řízením.

Dokumentace trpí vnitřními rozpory v datech určujících dopravní zátěž, na základě emisních výpočtů se prokazatelně pokouší před dotčenými orgány zatajit nasazení těžkých technologických celků pro drcení a třídění odpadů a zcela rezignuje na posouzení extrémně rušivého impulzního hluku z překládky objemných materiálů. Navržená opatření k ochraně ovzduší a vod jsou zcela zjevně poddimenzovaná, technologicky neúčinná a v rovině ochrany podzemních vod představuje záměr přímé a nezhodnocené ekologické riziko. Oznámení se současně nevypořádává s hodnocením vlivu záměru na dopravní dostupnost lokality ani s otázkou přípustnosti z hlediska místních poměrů.

Vzhledem k tomu, že posuzovaný záměr svými parametry, rozsahem a kumulací vlivů prokazatelně dosahuje takové intenzity, že může významně, trvale a nevratně zhoršit životní prostředí a ohrozit veřejné zdraví i majetek v dotčené obytné lokalitě, spolek požaduje provedení následujících kroků:

- I. Spolek důrazně požaduje, aby příslušný orgán ochrany přírody jakožto správní orgán rozhodl ve smyslu ustanovení § 7 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, tak, že posuzovaný záměr má významný vliv na životní prostředí a bude dále posuzován podle tohoto zákona.
- II. V rámci navazujícího procesu a povinnosti dopracovat dokumentaci spolek požaduje, aby správní orgán uložil oznamovateli povinnost zpracovat novou a zcela nezávislou hlukovou a rozptylovou studii, která bude vycházet ze sjednocených, pravdivých a maximálních kapacitních údajů o dopravě, přičemž hluková studie musí povinně zahrnovat hodnocení impulzního hluku a hluku z drtících technologií.
- III. Spolek dále požaduje vypracování podrobného hydrogeologického posudku, který zhodnotí rizika kontaminace podzemních vod z navrhovaného vsakování výluhů ze stavebních odpadů a asfaltových směsí v aktivním záplavovém území řeky Vltavy a rovněž podrobné a komplexní posouzení dopravní zátěže v okolí záměru.

Občanské sdružení Břehy Vltavy
environmentální spolek