



Váš dopis ze dne

Klikněte nebo klepněte sem a zadejte text.

Naše značka

Č.j.: MČ P7 166106/2026/OŽP/Lum

Vyřizuje

Martin Lumpe
tel.: 220 144 223
lumpem@praha7.cz

Praha | datum

06.05.2026

Magistrát hlavního Města Prahy

Odbor ochrany prostředí

Jungmannova 35

110 00 Praha 1

DS: 48ia97h

Věc: Změna využití území na p.p.č. 2356/80 a 2406 k.ú. Holešovice (03/2026).

Odbor životního prostředí ÚMČ P7 po prostudování podkladů k záměru „Změna využití území na p.p. č. 2356/80 a 2406 v k. ú. Holešovice (03/2026) sděluje, že uvedený záměr může mít významný vliv na životní prostředí, a to především z hlediska následujících složek životního prostředí:

Ovzduší:

Rozptylová studie vychází z předpokladu, že posuzovaný záměr je v současné době překladištěm inertních syvkách materiálů – písek, štěrk, nekontaminovaná zemina, které nejsou klasifikovány jako odpady. To však není pravda, protože stávající zařízení je provozováno dle provozního řádu č.j.: MHMP 740595/2022, sp. zn.: S-MHMP 510628/2022 ze dne 2. 05. 2022, které přidělilo zařízení kód zařízení CZA00069. Povolené druhy přijímaných odpadů jsou tyto:

17 01 01 Beton, 17 01 02 Cihly, 17 01 03 Tašky a keramické výrobky, 17 01 07 Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod č. 17 01 06, 17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01, 17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03 a 17 05 06 Vytěžená jalová hornina a hlušina neuvedená pod číslem 17 05 05. Všechny tyto odpady patří do kategorie ostatní, tedy neznečištěné nebezpečnými látkami.

Dále je povolena úprava odpadu před jeho využitím nebo odstraněním – mechanické úpravy tříděním a dotříděním – činnost 3.4.0, povolený způsob nakládání: kód R12a a skladování ostatních odpadů – činnost 12.1.0, povolený způsob nakládání: kód R13a, D15.

Stručně shrnuto – zařízení je oprávněno k mechanické úpravě odpadů formou třídění a dotřídění a k jejich dočasnému skladování před dalším využitím či odstraněním, přičemž samo neprovádí konečné využití ani odstranění odpadu.

Rozptylová studie konstatuje, že realizace záměru „Změna využití území na p.p.č. 2356/80 a 2406 v k.ú. Holešovice“ nezpůsobí překračování imisních limitů sledovaných znečišťujících látek. Tento závěr však nelze zaměňovat s tvrzením, že provoz záměru nezpůsobí zhoršení prašnosti v okolí obytných domů.

Ze samotné studie vyplývá, že provoz překladiště, při maximální denní kapacitě až 800 t materiálu a při intenzitě dopravy až 50 nákladních vozidel denně, povede ke **krátkodobému, avšak opakovanému navýšení koncentrací částic PM₁₀ v bezprostřední blízkosti obytné zástavby**, a to až na hodnoty cca 3–3,5 µg/m³ jako příspěvek samotného záměru. Tyto epizody se mohou vyskytovat několik dní v roce, zejména za sucha a zhoršených rozptylových podmínek.

Skutečnost, že tyto hodnoty nepřekračují zákonem stanovené imisní limity, **neznamena absenci negativního vlivu na obytné prostředí**, zejména z hlediska lokální prašnosti, obtěžování obyvatel a zhoršení kvality bydlení. Hodnocení je založeno na průměrných modelových předpokladech a nepostihuje plně reálné krátkodobé špičky prašnosti vázané na souběh manipulace se stavebními odpady a nákladní dopravy.

Záměr je proto možné považovat za přijatelný **pouze za podmínky důsledného, nepřetržitého a kontrolovatelného uplatňování protiprašných opatření**.

Sekundární prašnost z nákladní dopravy (rozjezdy, brzdění, zvíření prachu) tvoří významnou část PM₁₀. Model ji sice započítává, ale nedokáže postihnout kumulativní efekt špiček v konkrétních denních obdobích, kdy obyvatelé nejvíce větrají a pobývají doma.

Celá přijatelnost záměru je podmíněna:

- *nepřetržitým skrápěním,*
- *omezením manipulace při větru,*
- *důsledným čištěním kol vozidel,*
- *disciplinovaným režimem dopravy.*

Studie sama uvádí, že bez těchto opatření by imisní příspěvky byly vyšší. Nehodnotí však riziko jejich selhání v praxi.

Rozptylová studie uvádí, že v zájmové oblasti jsou „pozadové krátkodobé i průměrné roční imisní koncentrace sledovaných znečišťujících látek pod hodnotami stanovených imisních limitů“. Imisní limity jsou stanoveny na základě poznatků o vlivu znečišťujících látek na lidské zdraví. Jedná se tedy o maximální a nepřekročitelné koncentrace znečišťujících látek v ovzduší, při kterých dochází k prokazatelným nepříznivým účinkům na zdraví obyvatel a to při jejich dlouhodobém působení. Imisní limity nejsou limity komfortu ani ochrany před obtěžováním.

Emisní příspěvky záměru byly vyhodnoceny prostřednictvím rozptylové studie, která stanovila jejich vliv na imisní koncentrace sledovaných znečišťujících látek. Výsledky modelování ukazují, že záměr přispívá k navýšení stávajících imisních koncentrací v posuzovaném území. Tyto příspěvky je nutné hodnotit v kontextu již existující imisní zátěže, přičemž i relativně nízké příspěvky mohou být významné z hlediska kumulativních vlivů a přibližování k imisním limitům.

Přístav Holešovice se nachází:

- v bezprostřední blízkosti kompaktní obytné zástavby,
- v území s významnou rekreační funkcí,
- na území s omezenými kapacitami silniční dopravy.

Navrhovaná činnost generuje:

- zvýšenou nákladní automobilovou dopravu (dovoz i odvoz odpadu),
- opakovanou manipulaci s prašným materiálem,
- kumulaci hlukových a prachových emisí.

Přestože je v záměru argumentováno využitím vodní dopravy jako environmentálně šetrnější alternativy, je třeba uvést, že:

- vodní doprava nevyklučuje nutnost rozsáhlé silniční obsluhy přístavu,
- část manipulace a meziskladování probíhá vždy na pevnině.

Vodní doprava sama o sobě neeliminuje lokální dopady, které jsou pro dotčené území rozhodující.

Navrhovaná překládka a manipulace se stavebními odpady v přístavu Praha-Holešovice:

- představuje změnu využití území,
- zakládá nový typ provozu – zařízení k nakládání s odpady,
- má potenciálně významný negativní vliv na životní prostředí a kvalitu bydlení.

Hluk:

Hluková studie konstatuje, že realizace záměru nepovede k překročení hygienických limitů hluku. Zároveň však vychází z předpokladu, že realizací záměru nedochází k navýšení dopravy ani mechanizace, a proto považuje hlukovou situaci před a po realizaci za shodnou. *Tento předpoklad je však v rozporu s charakterem plánované změny využití území, která umožňuje výrazně intenzivnější manipulaci s materiálem a využití maximální dopravní kapacity až 50 nákladních vozidel denně.*

Studie hodnotí hluk pomocí ekvivalentních hladin LAeq, které nepostihují dostatečně krátkodobé hlučné události, nárazové špičky a kumulativní působení stacionárních a dopravních zdrojů, jež jsou pro obytné prostředí nejvíce obtěžující. Skutečnost, že vypočtené hodnoty nepřekračují hygienické limity, proto neznamenaá absenci negativního vlivu na kvalitu bydlení v bezprostředním okolí záměru.

Studie uvádí hodnoty cca 65–67 dB(A) u nejbližších obytných domů, hygienický limit 68 dB(A) pro denní dobu. To znamená, že hluk je už dnes velmi vysoký a jakékoli další zvýšení obyvatelé jasně uslyší, studie neporovnává reálný provoz „před vs. po“, jen tvrdí, že je stejný, rázový a proměnlivý hluk není hodnocen kvalitativně, vliv kumulace zdrojů v čase (špičky) není řešen. Přijatelnost je tak fakticky založena na plození zákonných limitů, ne ochranu bydlení.

Hluková studie sice prokazuje splnění hygienických limitů, avšak nevyklučuje lokální zhoršení hlučnosti v okolí obytných domů, zejména v souvislosti s intenzivnější manipulací a dopravní obsluhou provozovny, které se neprojeví v hodnotách LAeq, ale mohou významně ovlivnit pohodu bydlení.

Pro obyvatele však není rozhodující průměr, ale četnost rušivých událostí, nepravidelnost, rázový charakter a nepředvídatelnost. A toto ekvivalentní hladina LAeq neumí postihnout. Pokud se v krátkém intervalu sejde příjíždějící kamion, couvání, manipulace nakladače, nakládka materiálu, pak je subjektivní rušivost výrazně vyšší než vyjadřuje LAeq.

Studie odděluje hluk z dopravy a hluk ze stacionárních zdrojů, ale obyvatel vnímá celkový akustický obraz, ne jednotlivé složky a je pak vystaven kombinovanému a proměnlivému hluku. Zvláště problematický je souběh kontinuálního hluku dopravy spolu s rázovými zvuky manipulace. Takový hluk je výrazně obtěžující, i když formálně splňuje limity a dokonce může mít nižší LAeq než monotónní doprava.

Studie neřeší kvalitativní charakter hluku, konkrétně proměnlivost, nepravidelnost, rázovost, opakovatelnost v krátkých intervalech. To jsou faktory, které hygienické limity nepostihují, ale zásadně ovlivňují pohodu bydlení. Studie pracuje s denním průměrem (8 h), ale neřeší časovou koncentraci provozu, nehodnotí, zda většina hluku nebude soustředěna do několika hodin, probíhat v ranních / odpoledních špičkách.

Skutečnost, že jednotlivé zdroje hluku samostatně nepřekračují hygienické limity, neznamena, že jejich souběžné působení v čase nemůže vést k významnému zhoršení akustické pohody v okolních obytných domech. Posouzení hluku je založeno na průměrných ekvivalentních hladinách, které rozptylují krátkodobé hlučné události v čase. Tím nejsou dostatečně zachyceny reálné provozní situace, kdy dochází k souběhu dopravního hluku a stacionárních zdrojů, typicky při současném příjezdu nákladních vozidel a manipulaci s materiálem v areálu. Tyto situace jsou z hlediska obtěžování obyvatel klíčové.

Hluk vznikající souběhem více zdrojů je z hlediska subjektivní rušivosti a pohody bydlení výrazně nepříznivější než hluk jednoho dominantního zdroje se stejnou ekvivalentní hladinou.

Hluková studie nehodnotí souběžné působení dopravních a stacionárních zdrojů v čase, časovou koncentraci provozu ani kvalitativní charakter hluku, pracuje výhradně s průměrnými hodnotami LAeq a bez reálného porovnání stavu před a po změně provozu, a proto není způsobilá vyloučit zhoršení hlučnosti ani zvýšení obtěžování obyvatel v okolních obytných domech.

Závěr OŽP ÚMČ P7:

Z výše uvedených důvodů požadujeme, aby byl záměr v plném rozsahu podroben posouzení vlivů na životní prostředí v procesu EIA, a to se zaměřením na posouzení vlivů na kvalitu ovzduší, hlukovou zátěž a související zdravotní dopady na obyvatelstvo, včetně zpracování variantního řešení a vyhodnocení nulové varianty.

Ing. Hana Horská

vedoucí odboru životního prostředí

-otisk digitálního razítka-