

Hlavní město Praha
Magistrát hlavního města Prahy
Odbor ochrany prostředí
Jungmannova 35/29
110 01 Praha 1

V Praze dne 5.1.2016

Vyjádření Rady MČ Praha 20 k oznámení záměru „CR hala, Praha 20, k.ú. Horní Počernice” posuzovaného ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, č.j. : MHMP 2132198/EIA/994/Be ze dne 17.12.2015

V souladu s § 6 odst. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen “zákon”) Vám zasíláme k záměru uvedenému výše následující vyjádření:

Rada Městské části Praha 20 bere na vědomí žádost MHMP-OCP o vyjádření územně samosprávného celku k podkladům oznámení zjišťovacího řízení podle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí záměru "CR HALA, Praha 20, k.ú. Horní Počernice" **nesouhlasí s realizací záměru "CR HALA, Praha 20, k.ú. Horní Počernice" a požadujeme další projednání dle zákona č. 100/2001 Sb. z těchto důvodů:**

Nejedná se o nezbytné funkční zabezpečení potřeb obyvatel Horních Počernic, proto by neměla být městská část zatížena tímto deficitem, který je trvalého charakteru. U některých hal navíc není známo přesné využití, nelze tak hodnotit budoucí dopad na okolí. U funkčního využití pozemku s výjimečně přípustným funkčním využitím pro skladování je v zájmu Městské části Praha 20 výjimky nepovolovat a naopak požadovat větší funkční diferenciaci, větší architektonickou náročnost a provedení ploch izolační zeleně, případně zemních valů na pozemků investora. Stavba bude zdrojem výrazného přetížení okolí dopravou a parkováním. Jsou to faktory, které představují značnou destrukci krajiny. Navýšení dopravy vždy přináší i větší zatížení hlukem a emisemi. I po splnění požadovaných hygienických limitů, znamená každé navýšení pro obyvatele zhoršení životních podmínek.

Doprava vozidel bude vedena podél celého zastavěného území Horních Počernic a negativně tím ovlivní již zhoršenou kvalitu ovzduší v městské části. Současná dopravní situace je kritická a v řádu výhledu několika let neřešitelná. Podklady k oznámení počítají s dosud neexistujícími (navazujícími) dopravními stavbami (MUK Beranka, MUK Bystrá, SOKP).

Uváděná pozitiva – 3000 pracovních míst nepovažujeme za přínos z důvodu vyšších pracovních příležitostí oproti jiným regionům v ČR. Deklarované počty zaměstnanců představují také enormní navýšení osobní dopravy v ulici Náchodská, která je již v současné době přetížená.

Podle dostupných informací (TZ MPO, TZ Amazon) sdělení majitele P3 Park a Czechinvestu, je nám známo, že budoucím nájemcem a provozovatelem haly má být společnost Amazon, na jejíž provoz a je počítána kapacita záměru. Vzhledem k předpokladu, že společnost Amazon, která čím dál více proniká na trh do Evropy a to nejen získáním nových klientů z tohoto světadílu, ale i budováním svého pevného logistického zázemí a to přímo již třemi plánovanými sklady a logistickými centry v České republice se dá rovněž předpokládat, že uváděná čísla hlediska dopravy (dopravní obsluhy areálu) se po rozšíření center Amazonu výrazně navýší. Původně odhadovaný počet (960 těžkých nákladních automobilů, 48 lehkých nákladních automobil, 1260 osobních automobilů), který byl uveden při prvním podání zjišťovacího řízení se stane realitou. Jak dotčené orgány následně omezí počty kamionů a další dopravy, která bude nad rámec dnes uváděných čísel? Následně již nebude možné žádným rozhodnutím či nařízením docílit slibovaných údajů. Tento provoz by měl být skutečně situován několik desítek kilometrů od trvala obytných území!

1)

Z dokumentace:

strana 23 : Vztah záměru k systému městské zeleně ÚSES

- Jižně a jihozápadně od řešeného záměru se nachází funkční plocha ZMK (zeleň městská, krajinná), jejíž součástí je i severní, v současnosti nefunkční, část ÚSES č. L2/63 (Chvalský lom).

strana 90 : C/ Schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností - na zvláště chráněná území

Zájmová lokalita se nenachází v chráněné krajinné oblasti ani v jiném maloplošně chráněném území. V širším okolí se nenachází národní park.

- V širším okolí záměru nachází několik maloplošných chráněných území, podrobnosti jsou uvedeny v následující tabulce

strana 100 : Celkové vyhodnocení zájmového prostoru

- Žádné přírodní prvky – biocentra, biokoridory, významné krajinné prvky – se zde nenacházejí. V blízkosti pozemku nejsou žádné lesní porosty. V zájmovém území nebyly zjištěny žádné chráněné druhy rostlin a živočichů.

V dokumentaci je pouze konstatováno, že v blízkosti se nachází přírodní památka Chvalský lom. Dokumentace však neobsahuje vyhodnocení vlivů záměru ve vztahu k této přírodní památce a řešení možných opatření. V hydrogeologickém posudku je na závěr uvedeno: “Vzhledem k malému hloubkovému dosahu stavebních výkopů halového objektu (zářezy mělčí než 2 metry) předpokládáme zajištění svahů formou prostého svahování v předpokládaném jednotném sklonu 1:0,5. Toto předpokládání nepovažujeme za dostatečně řešené opatření. Domníváme se, že záměr může negativně ovlivnit včetně plánovaného rozšíření s ním souvisejícího prvku ÚSES vyznačeného v územním plánu. **Územní plán počítá s rozšířením severním směrem od žel. tratě do těsné blízkosti záměru P3.** Vyskytují se zde nevyhraněná společenstva s prvky teplomilnými, *ruđerálními* i kulturními - mateřídouška panonská, kozalec ladní, lilek černý, měrnice černá, jestřábník savojský, podběl obecný, hvozdík kartouzek. Z hmyzu zákonem chráněný otakárek fenýklový, střevlík zahradní, z drobných savců myšice křovinná. Důvodem pro vyhlášení této přírodní rezervace byl vzácný výskyt břehule říční, dále byla snaha ochránit opěrný geologický profil v peruckém a korycanském souvrství odkrytý ve zdejším opuštěném lomu u silnice. Břehule říční (Riparia riparia) se ve Chvalském lomu vyskytuje přibližně 20-25 párů. Je zde dobře patrný přechod mezi geologickými obdobími křída a cenomanu. Chvalský lom je vzdálený cca 105 metrů od pozemků záměru. Areál má mít 24 hodinový provoz. Je zřejmé, že bude výrazně osvětlen. Jaký vliv to bude mít na okolní území z pohledu nejen na přírodu ale i na obyvatele Horní Počernic. Ve studii POSOUZENÍ VLIVU NAVRHOVANÉ STAVBY A VYUŽITÍ ÚZEMÍ NA KRAJINNÝ RÁZ na straně 8 se k tomuto uvádí: “**Metodické doporučení vychází ze zákonem vyjádřeného záměru, aby orgány přírody chránily nejen zvláště chráněná území a vyjmenované druhy rostlin a živočichů, ale aktivně přispívaly k péči o celé území beze zbytku, zejména z hlediska zachování bohatosti a pestrosti krajinných typů, jejich estetických a přírodních hodnot**”.

Způsoby ochrany Chvalského lomu v materiálu

(Plán Péče PP Chvalský lom na období 2010-2024)

1.6.1 Předmět ochrany podle zřizovacího předpisu

Opěrný geologický profil v perucko-korycanských vrstvách cenomanu (svrchní křída).

1.6.2 Hlavní předmět ochrany – současný stav

A. přírodní společenstva (nevyvinuté společenstvo svazu Festucion valesiacaе, fragment xerothermního trávníku u horního okraje skalní stěny (segment 5))

B. objekt neživé přírody útvar geologické podloží popis výskytu útvaru geologický profil cenomanské pískovce lomové stěny

1.7 Cíl ochrany

Zajistit nerušenou existenci geologických objektů. Umožnit jejich další studium.

Chvalský lom není uveden v tabulce na straně 91, do dokumentace je nutné doplnit požadované vyhodnocení vlivu, a to nejen provozu, ale i stavebních postupů, zejména zásahů do skalního podloží pro základové piloty (str. 26). Dokumentace neobsahuje geologický průzkum, **který doloží a vyloučí narušení skalního útvaru stavební činností.**



Takto výrazné osvětlení je již dnes v téměř areálu (Metrostav).



umístění Chvalského lomu, cca 105 m od místa záměru

2)

Z dokumentace:

kapitola 4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

strana 118

• *Vzhledem k charakteru záměru se předpokládá kumulace s jinými záměry. Kumulace je zohledněna v části EIA i v samostatných studiích.*

Celý průmyslový areál o rozloze cca 2 km² nebyl nikdy komplexně posouzen z hlediska hodnocení vlivu na životní prostředí a vlivů na veřejné zdraví (EIA, SEA, HIA) dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Není prokazatelně známo jaký vliv má dnes celý areál na veřejné zdraví pro posouzení zdravotních rizik spojených s hlukem a znečištěním ovzduší. Proto požadujeme i současně komplexní hodnocení celého průmyslového areálu dle zákona č.100/2001 SB.,

V souladu s ustanovením § 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, se v dlouhodobém záměru jeho jednotlivé etapy posuzují „samostatně a v kontextu vlivů záměru

jako celku“. Podle přílohy 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí bodu I. 2.

Parametry záměru musí být zváženy zejména s ohledem na „kumulaci jeho vlivů s vlivy jiných známých záměrů (**realizovaných, připravovaných, uvažovaných**)“. Podle přílohy 3 zákona o posuzování vlivů na životní bodu I. 4. Je základním údajem o záměru „Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry“.

Dále doplňujeme níže uvedené záměry v lokalitě celého areálu, které byly vždy posuzovány s výsledkem, že záměr nepodléhá dalšímu posuzování.

1. Industria Park Sever - dostavba I. Etapy - 3 haly
2. D&D IV. Etapa - výstavba komerčních areálů - 7 hal a 2 administrativní budovy
3. Dostavba areálu Chvaly II. a III. etapa - Léčebné a rehabilitační centrum (kapacita 1000 lůžek)
4. Výstavba Bílý Vrch 153 rodinných domů - zjišťovací řízení EIA http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA991
5. Rezidence Čertousy 132 bytů
6. zasilování pozemků pro 9 rodinných domů

PHA 969 (2015)

Sklad BASF Stavební hmoty Česká republika s.r.o., navýšení výrobní kapacity – Hala D2, Praha 20, k.ú. Horní Počernice

PHA 957 (2015)

Akontex - tiskárna , Praha 20, k.ú. Horní Počernice

PHA 951 (2015)

Sconto Praha Černý Most – rozšíření, Praha 20, k. ú. Horní Počernice (listopad 2014)

PHA 871 (2013)

VGP PARK Praha 20 – Horní Počernice, IV. etapa / Areál DATOVÉHO CENTRA

PHA 841 (2013)

Hala povrchových úprav INTEGRA METAL SYSTEMS s.r.o., ul. Ve Žlíbku, k. ú. Horní Počernice, Praha 20

PHA 843 (2013)

BASF Stavební hmoty Česká republika s.r.o., Hala D2 – Chemická výroba, Praha 20, k.ú. Horní Počernice

PHA 828 (2012)

Industrie Park Sever, I. etapa úpravy haly D, nájemní celek Vb, Praha 20, k.ú. Horní Počernice

PHA 779 (2011)

Stavební dvůr Metrostav, U Tabulky 2455, Praha 9, k.ú. Horní Počernice, Jižní plocha

PHA 665 (2010)

Bytové domy – rezidence Čertousy, k.ú. Horní Počernice, Praha 20

PHA 674 (2010)

VGP Park Horní Počernice, IV. etapa, Praha 20

PHA 631(2009)

INDUSTRIE PARK SEVER – dostavba I. a II. etapy, Praha 20, k.ú. Horní Počernice

PHA 636 (2009)

Stavební dvůr Metrostav a.s., Hala povrchových úprav, Praha 20 – Horní Počernice

PHA526 (2008)

Betonárna Horní Počernice – zvýšení výroby, Praha 20, k. ú. Horní Počernice

PHA 511 (2008)

Skladovací hala v areálu Technimat s.r.o., k.ú. Horní Počernice, Praha 20

PHA 512 (2008)

VGP Park Horní Počernice, Praha 20

PHA 502 (2008)

Komerční zóna Horní Počernice Sever - D&D IV, Praha 20

PHA 434 (2008)

Rekonstrukce čerpací stanice pohonných hmot Benzina a stavba restaurace McDonald's, ul. Novopacká, Praha - Horní Počernice

Jaký by byl výsledek, pokud by se všechny stavby v areálu posuzovaly najednou ?

strana 11 : Srovnání nově navrhovaného záměru s původně předpokládanou výstavbou v území

V roce 2010 byl záměr připravený pro 456 zaměstnanců, parkování 205, 14 invalidních parkovacích míst, četnost zásobování 92 TNA za den 174 LNA za den, 564 OA za den. Předmětem záměru byla výstavba VGP Parku Horní Počernice, která spočívala v realizaci hal VII až X a dále parkoviště pro 205 osobních automobilů. Funkční charakter a náplň jednotlivých objektů **pouze doplňoval již provozovanou soustavu** nájemních objektů. Logistická zóna měla sloužit jako prozatímní sklady elektrotechniky, bílého zboží, domácích potřeb a náhradních dílů pro automobilový průmysl. **Předmětnou výstavbou mělo být doplněno již stávající využití území – sklady MALL, IKEA, PET atd.** Ve skladových halách bude uloženo zboží, které bude dále distribuováno dle požadavků jednotlivých obchodních řetězců. Některé haly budou sloužit zároveň jako prodejní sklady. Nedojde ke skladování nebezpečných chemických látek, ani přípravků.

Současný záměr se tři tisíci zaměstnanci s nonstop provozem má 315 parkovacích míst, 9 invalidní parkovacích míst, 63 míst pro parkování TNA/LNA. Četnost dopravy je rozdělena na období tzv "špičky " a na rok současný i budoucí. Považujeme toto za pouhé odhady i s odkazem na text v dokumentaci, že předchozí počet uvedený v prvním zjišťovacím řízení jako nároky na dopravu, byl nepřesný odhad. Je tedy toto skutečně přesný odhad? Nedomníváme se, že lze toto s jistotou tvrdit. Již v průběhu jednání majitele logistického parku se postupně počet vozidel snižoval 29.8.2015 předložil městské části materiál, kde je uvedeno 480 TNA/den, následně v memorandu předložené Radě Městské části Praha 20 uvedl 250 osobních, 105 nákladních a v hlavní sezóně 340 osobních, a 165 nákladních. Těžko opravdu posoudit, který uvažovaný odhad bude skutečný. Vzhledem k tomu, že současná hala má být jako vratkové centrum zboží z Evropy, je tedy evidentní, že nárůst dopravy a osobní dopravy pro 3000 zaměstnanců bude jistě vyšší. Nelze tedy srovnávat původní variantu z roku 2010 a současnou. Původní haly měly sloužit jako doplňkové sklady k již zaběhlým provozům.

Tvrzení že, předložený záměr je tedy de facto změnou dosud neprovedeného návrhu stavby s již vydaným a pravomocným stavebním povolením (strana 12), je klamné a zavádějící. Rovněž je účelové tvrzení, že nároky na dopravu podané v původním oznámení 06/2015 byly pouze orientačně odhadnuty. Dle zákona č. 100/2001Sb., k podání zjišťovacího řízení mají být údaje správné a uvažované. Nejsou tedy i dnes jen orientačně odhadnuté?

Vzhledem již k dalším chystaným a uvažovaným stavebním záměrům v témže areálu požadujeme nulové posouzení záměru.

**3)
z dokumentace**

strana 13 : Srovnání nově navrhovaného záměru s původně předpokládanou výstavbou v území

- *Nedojde ke skladování nebezpečných chemických látek, ani přípravků.*

strana 87 : 4. Rizika havárií vzhledem k navrženému použití látek a technologií

- *Provozovatel objektu zpracuje plán havarijních opatření pro případ úniku ropných látek v případě havárie v dopravním provozu.*

strana 4 : Údaje o záměru

– *záložní nádrže PHM pro dieselčerpadla – viz str. 29. Jedná se o dvě nádrže o účinném objemu 850 m3, celková kapacita činí 1 700 m3.*

V popisu záměru je uvedeno: „**Skladování vybraných nebezpečných látek vysoce toxických, toxických, zdraví škodlivých, žíravých, dráždivých, senzibilizujících, karcinogenních, mutagenních, toxických pro reprodukci, nebezpečných pro životní prostředí a pesticidů v množství nad 1t; kapalných hnojiv, farmaceutických výrobků, barev a laků v množství nad 100t**“ - záložní nádrže PHM pro dieselčerpadla.

Uvedeny jsou zde pouze dieselagregát, které slouží k požárně bezpečnostnímu řešení (strojovna SHZ). Dále se však v dokumentaci zmiňuje o diesel agregátech, které slouží jako záložní zdroj (1 x 320kW, 1 x 240 kW).

Dle našeho názoru se tedy bude jednat o nakládání a skladování s nebezpečnými látkami. Navíc u diesel agregátů, které mají být jako záložní zdroj není řešeno opatření proti úniku nafty v kapitole D.4 Opatření k prevenci, není zde žádné preventivní opatření uvedeno.

Rozptylová studie uvažuje pouze s posouzením dieselagregátů jako záložních zdrojů, přitom záložní zdroje jsou podstatně méně výkonné (1 x 320kW, 1 x 240 kW), zatímco výkon agregátů je 2 x 700kW a roční provoz je 50 hodin.. **V "Rozptylové studii" je uvedeno :“ Emise SO2 ze spalování nafty v požárních čerpadlech jsou zanedbatelné a nebyly do výpočtu rozptylové studie zahrnuty. Emise CO nebyly vzhledem ke stanovené hodnotě imisního limitu (10 000 µg/m3) v rozptylové studii uvažovány ”.** Objekt SHZ se nachází v těsné blízkosti ochranného pásma přivaděče budoucího Vodojemu Chvaly, záměr nijak tuto skutečnost neřeší a ani v kapitole D.4 “ Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů” neobsahuje žádné konkrétní opatření.

Podlimitnost“ by vzhledem k zákonu měla být doložena podrobněji než prohlášením „Diesel motor má tak jako nákladní nebo osobní automobil svou nádrž na PHM“, Výkonná jmenovitá spotřeba instalovaných dieselů pro další posouzení (hluk, vibrace, exhalace), jsou pro SHZ uvedeny na str. 66, u dieselgenerátorů před administrativní budovou na str. 71. Dieselčrpadla SHZ ale nejsou zahrnuty do hlukové studie, ačkoli investor předpokládá vyšší roční běh, než u dieselgenerátorů (citace v Rozptylové studii, str. 8). Ke stabilním agregátům je rovněž nutné palivo dovážet a na místě přečerpávat. Diesely před budovou mají minimální stavební část (půdorysnou plochu) a není k nim uvedeno opatření k jímání uniklých PHM (jako u SHZ str. 29). Jak je u těchto diesel agregátů řešen záchyt pohonných hmot při havarijním úniku a při jakém objemu?

4)

z dokumentace

strana (15,129) :

- k příjezdu do /odjezdu z areálu nelze využít ulici Náchodská (s. 15, 129)

strana 115 : Kapitole opatření D.4

- *Při přípravě stavby bude zpracován projekt organizace výstavby, zejména s ohledem na dopravní provoz související s přilehlými komunikacemi a objekty s trvalým bydlením. Oznámení záměru dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb. CR hala. V rámci tohoto projektu bude zhotovitel stavby povinen respektovat požadavek na vyloučení veškeré dopravy prostřednictvím Náchodské ulice, a to v obou směrech.*

- *Součástí další projektové přípravy záměru bude návrh opatření obecné povahy – místní úpravy provozu, případně kombinované s interním opatřením budoucího provozovatele podléhající namátkovým kontrolám a sankčnímu režimu, které budou jednoznačně zabezpečovat, aby veškerá nová obslužná doprava záměru (tj. jak nákladních automobilů a autobusů, tak i osobních vozidel zaměstnanců), byla vyloučena z Náchodské ulice, a to v obou směrech. Veškerá doprava z/do areálu záměru musí být realizována pouze prostřednictvím komunikací v logistickém parku P3 Prague Horní Počernice a ulicí Ve žlábku s následnou vazbou na rychlostní silnici R10 (Novopacká).*

Tento “návrh” opatření nelze v žádném případě akceptovat, vzhledem ke skutečnosti, že to žádný konkrétní návrh opatření není. Rovněž nelze akceptovat konstatování, že zhotovitel stavby bude respektovat vyloučení veškeré dopravy prostřednictvím ulice Náchodské, opět zde není uvedeno jak bude docíleno vyloučení Náchodské z dopravy, tak aby opatření bylo vymahatelné. Nelze ani akceptovat, že řešení budou součástí další projektové přípravy. Je zapotřebí všechna řešení, včetně návrhu opatření obecné povahy (místní úpravy provozu, popřípadě kombinace opatření budoucího provozovatele) znát již dnes ve zjišťovacím řízení, aby byla podmínkována a závazná ve výsledném stanovisku, nelze akceptovat, že opatření budou součástí další projektové přípravy. Navíc na straně 74/75 modely rozložení dopravy, následně převzaté pro hlukovou i emisní studii, **s využitím Náchodské počítají – 32/15 OA podle varianty A/B.**

strana 10 :4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

- *Doprava budoucích zaměstnanců do navrhovaného halového objektu bude dále zajištěna prostřednictvím nově zřízených areálových autobusových zastávek u stávající účelové komunikace (zastávky pro shuttle bus).*

strana 25 : Urbanistické řešení

- *Doprava budoucích zaměstnanců do navrhovaného halového objektu bude dále zajištěna prostřednictvím nově zřízených areálových autobusových zastávek u stávající účelové komunikace.*

strana 113 : Vliv na dopravu

- *Při výstavbě projektovaného záměru dojde k dočasnému zvýšení pohybu vozidel v důsledku pojezdu nákladních vozidel a staveništních mechanismů a v důsledku dopravy stavebního materiálu. **Při provozu areálu dojde k mírnému nárůstu intenzit dopravy na stávajících komunikacích oproti stávajícímu stavu.***

strana 129 : Dopravní řešení

- *Opatřením specifikovaným v následujícím stupni projektové dokumentace bude zajištěno, že obslužná doprava nákladními vozidly a autobusy bude vedena pouze po těchto komunikacích s důrazem na to, že k příjezdu do / odjezdu z areálu nelze využít ulici Náchodská (např. opatřením obecné povahy – místní úpravou provozu v kombinaci s interním opatřením provozovatele objektu podléhajícím namátkovým kontrolám a sankčnímu režimu, apod.) Tímto bude zajištěno, že se vyvolaná obslužná doprava vyhne obytné zástavbě Horních Počernic. Bilance obslužné dopravy nicméně předpokládá pro potřeby dopravní studie, hlukové studie a rozptylové studie s faktorem nekázně zaměstnanců představovaným 5% osobních automobilů, které i přes tento zákaz ulici Náchodská použijí.*

- *Shodný dopravní režim umožňující dopravu a zásobování pouze prostřednictvím napojení ulicemi U tabulky – Ve žlábku – Novopacká (R10) – Pražský okruh (R1) bude použit pro fázi výstavby záměru. (s. 129)*

- *Doprava zaměstnanců bude probíhat ze svozových lokalit dopravou provozovatele - autobusy provozovatele shuttle bus, dále pak bude vlastní doprava prostředky MHD (metro na stanici Černý Most, autobus), linkovými autobusy, ČD (zastávka Horní Počernice) a v omezeném počtu rovněž osobními vozy. Ze stanice metra Černý Most je záměr rovněž dosažitelný pěšky cca 15 minut. Rovněž je záměr pěšky dosažitelný ze stanice ČD Horní Počernice.*

strana 15 : Dopravní řešení

- *Doprava zaměstnanců v rámci záměru: Doprava zaměstnanců bude probíhat ze svozových lokalit dopravou provozovatele - autobusy provozovatele shuttle bus, dále pak bude vlastní doprava prostředky MHD (metro na stanici Černý Most, autobus), linkovými autobusy, ČD (zastávka Horní Počernice) a v omezeném počtu rovněž osobními vozy. Ze stanice metra Černý Most je záměr rovněž dosažitelný pěšky cca 15 minut. Rovněž je záměr pěšky dosažitelný ze stanice ČD Horní Počernice.*

strana 45 : Doprava zaměstnanců v rámci záměru

- *Směry a počty veškeré dopravy jsou uvedeny v grafické příloze pro variantu A a B.*
- *Žádná z variant nebude mít vliv na městskou dopravu (zvýšení počtu autobusů MHD).*

Nikde v opatřeních není uvedeno jak budou řešeny nároky vyvolané na dopravu MHD. Linkové autobusy pro Horní Počernice, jsou již v dnešní době plně kapacitně využity. Výrazný nárůst počtu zaměstnanců v řádech tisíců pracovníků bude znamenat kolaps obslužnosti MHD v Horních Počernic. Je zcela jasné, že musí dojít k navýšení počtu linkových autobusů, kdo toto navýšení počtu linkových autobusů bude hradit a je proveditelné, vzhledem k přetížení místních komunikací?

Variantní výpočty alternativy dopravy (A,B) rovněž nepovažujeme za závazná, s tvrzením pro variantu A, že v praxi prakticky nenastane, nelze jednoznačně souhlasit. Už vzhledem k tomu, že v kapitole D.4 Opatření žádná opatření z hlediska dopravy nejsou. V jedné části dokumentaci se počítá s navýšením MHD pro zaměstnance a v jiné se uvádí, že žádná z variant (A,B) nebude mít vliv na městskou dopravu (zvýšení počtu autobusů MHD), což dle našeho názoru je zcela klamné tvrzení. Přitom v obou variantách se počítá s 12

linkovými autobusy na víc. Následně s autobusy firemními v počtu 40-60 autobusy denně. O jaké areálové autobusy se jedná a kde jsou zastávky umístěné? Na koordinační situaci je pouze samotný areál, situace širšího řešení záměru zcela chybí, nelze tedy ani tuto informaci ověřit. Domníváme se, že údaje k osobní a autobusové dopravě zaměstnanců k variantám A/B jsou opět nepřesné odhady. Předpokládají denní dopravu jen cca 1000 zaměstnanců z uváděných 3000, obsazenost shuttle-busů bude přitom jen 10 lidí (pro max. reálnou obsazenost OA 1,2 člověka). Pro zbylý počet zaměstnanců 500 až 1250 (pro 2/3 směnný provoz) je uvažováno s 12 jízdami MHD, domníváme se, že obslužnost se proti tvrzení v dokumentaci, výrazně navýší. Pěší dosažitelnost od metra za 15 minut není zcela reálná, navíc je na straně 74/75 použit v trase pro pěší přechod přes železnici, který je nefunkční, železniční přejezd nemá závozy a není chráněný, tedy není zcela bezpečný.

V závěru posouzení intenzity dopravy (IPR hl. m. Prahy) je uvedeno: "Ve výhledovém modelu odvozeném z platného ÚP hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy). Z pohledu vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj se sice jedná o výsledky na straně bezpečnosti, protože jde o scénář maximálního rozvoje, ale pro přípravu staveb, etapizaci, dimenzování a modelování křižovatek se ukazují být tyto podklady v kontextu výše popsaného a s postupujícím časem pravděpodobně nadhodnocené. Vypočtené hodnoty jsou tedy horními odhady hodnot skutečných. Je nutné upozornit, že prognostické výpočty intenzit automobilové dopravy nemohou být absolutně přesnou prognózou, ale pouze maximálně možnou syntézou na základě stávajících znalostí. Podle toho je k nim třeba také přistupovat".

5) z dokumentace

Strana 21: 5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí

- Vybudováním záměru dojde k pozitivnímu sociálnímu efektu z hlediska rozšíření nabídky pracovních míst.

strana 103 : Vlivy na veřejné zdraví

- Vybudování objektu v této lokalitě bude přínosem pro dotčený region, neboť vznikne 3 000 nových přímých pracovních míst, především v kategorii méně kvalifikovaných a tedy obtížně zaměstnatelných pracovníků.

Nejedná se o nezbytné funkční zabezpečení potřeb obyvatel Horních Počernic a hl. m. Prahy, proto by neměla být městská část zatížena tímto deficitem, který je trvalého charakteru. Firma GimPet aktuálně (12/2015) sháněla skladníky a nabízela nadstandardní podmínky. Nabídka míst v logistickém areálu v Horních Počernicích a okolí poptávku silně převyšuje.

Navíc se domníváme, že umístění haly v těsné blízkosti křížení Pražského okruhu (D 0) x Novopacká (D10) není optimální, neboť z hlediska dopravní dostupnosti není uvažovaná MÚK Novopacká x Bystrá reálná (nevyhovující vzdálenosti MÚK, což evokuje zhoršení bezpečnosti silničního provozu), z hlediska blízkosti PP Chvalský lom (105 m) a od nejbližší obytné zástavby (cca 300 m), z hlediska urbanistického logistická centra, což jsou funkce, které do města evidentně nepatří

6) z dokumentace

strana 61 : Doprava

- Předmětná lokalita byla vybrána jako optimální především z hlediska vhodné dopravní dostupnosti pozemku, z hlediska dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby, z hlediska vyhovujících vlastnických vztahů pozemků, blízkých inženýrských sítí a rovněž z

důvodu, že lokalita vyhovuje z hlediska strategického umístění. Lokalita je dle územního plánu pro daný záměr vhodná.

K tomuto uvádíme, záměr samotné „CR HALY“ (Reklamační haly pro zpětnou logistiku CZPRG3)“ na výše uvedených pozemcích v k.ú. Horní Počernice lze z hlediska územního plánu v rámci plochy ZVO – ostatní sloužící pro areály a komplexy specifických funkcí označit pouze **jako výjimečně přípustný** (ve smyslu zařízení pro skladování). Výjimečná přípustnost záměru bude posuzována na základě úplných podkladů a dokumentace v územním řízení. Navrhovanou hromadnou garáž je v ploše ZVO možné umístit jako její doplňkové funkční využití. Dále stavební úřad konstatuje, že část technické a dopravní infrastruktury (vedení kanalizace, komunikace) zasahuje do nezastavitelných ploch (konkrétně do plochy IZ – izolační zeleň), kde je takové řešení **opět možné jako výjimečně přípustné** a bude dále posuzováno v územním řízení. Celý komplex areálů je ze dvou třetin pouze skladový, nedomníváme se, že je další povolení stavby s výjimečnou přípustností pro Horní Počernice žádoucí.

7)

z dokumentace

strana 59, 97 : 3. Půda

- *Vlastní stavbou nedojde k ovlivnění půdy nad míru běžnou při zástavbě uvedeného charakteru. Půda by mohla být ovlivněna pouze v důsledku nesprávného provádění stavby, v případě, že by do ní byly ukládány nebezpečné odpady, v důsledku havarijního úniku ropných látek apod.*

V inženýrskohydrogeologickém posudku je uvedeno na straně 10 : “ *Přesné podmínky pro skrývku ornice by měly být řešeny v rámci fundovaného pedologického posouzení tj. zpracování podkladů pro vynětí zemědělské půdy ze ZPF. Svrchní humózní horizont je popisován jako převážně tmavohnědá až tmavě šedohnědá písčité hlína s ojedinělými drobnými úlomky pískovce. **Z dokumentace nevyplývá, zda toto bylo splněno při zpracování podkladů pro vynětí ze ZPF.***

strana 21: 5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí

strana 101 D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- *Dle výpisu z katastru nemovitostí jsou pozemky v současné době evidovány jako ostatní plochy a orná půda, pro větší část dotčených pozemků však již byl vydán souhlas s trvalým odnětím půdy ze zemědělského půdního fondu.*

Dotčení zemědělského půdního fondu nebylo dle našeho názoru důrazně odůvodněno. Doplňujeme k tomu skutečnosti , že se jedná ve většině plochy (*parcely. č. 3968/12 o rozloze 51632 m², 3968/65 o rozloze 1,040ha , 3968/17 o rozloze 19087 m², 3968/39 o rozloze 11792 m², 3968/2 o rozloze 13974m², 3968/16 o rozloze 6580 m²*) , půdu, která patří do 1. Třídy ochrany ZPF, **bonitně nejcenější půda**, kterou je **možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu**. V tomto záměru v žádném případě nejde o obnovu ekologické stability krajiny!

V inženýrskohydrogeologickém posudku je uvedeno na straně 10 : “ *Přesné podmínky pro skrývku ornice by měly být řešeny v rámci fundovaného pedologického posouzení tj. zpracování podkladů pro vynětí zemědělské půdy ze ZPF. Svrchní humózní horizont je popisován jako převážně tmavohnědá až tmavě šedohnědá písčité hlína s*

o jedinečnými drobnými úlomky pískovce. Z dokumentace nevyplývá zda toto bylo splněno při zpracování podkladů pro vynětí ze ZPF.

strana 57 : Údaje o vstupech

- Pro tento původní investiční záměr bylo následně ke dni 29.4.2014 Městskou částí Praha 20, Odbor životního prostředí a dopravy vydáno rozhodnutí dle § 11 zákona č. 334/1992 Sb. o proplacení finančního odvodu za trvalé odnětí zemědělské půdy o výměře 111 871 m² (tj. v rozsahu původně uvažovaných zastavěných a zpevněných ploch) ze zemědělského půdního fondu. Stanovená částka byla žadatelem proplacena, nedošlo však dosud ke změně kultury a zápisu odnětí do katastru nemovitostí, a proto tento stav není Oznámení záměru dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb. CR hala 58 z katastru nemovitostí zřejmý – je nicméně doložený příslušným dokumenty, jež jsou přílohou tohoto oznámení.

Souhlas s vynětím ze zemědělského půdního fondu byl udělen jinému právnímu subjektu a k jiné projektové dokumentaci. **Vydaný souhlas s vynětím ze ZPF je k záměru „VGP Park IV. Etapa“ a výslovně na str. 1 stanoví, že „Souhlas se vztahuje pouze k využití, podle zákresu v mapě s názvem „Katastrální situace“, která je nedílnou součástí souhlasu a je opatřena razítkem.** Domníváme se, že pokud došlo k odstoupení od původního záměru, měl by zůstat pozemek dále zemědělskou půdou a vynětí ze zemědělského půdního fondu by se mělo dle našeho názoru a v souladu se zákony o ochraně ZPF a s vydaným souhlasem s vynětím, projednat znovu. Součástí této předložené dokumentace katastrální situace, na kterou se dokument odkazuje, není. Pozemek parc.č. 3968/17 je navíc v doloženém souhlasu z roku 2011 odejmut ze zemědělského půdního fondu celý, zatímco v dnešním návrhu zástavby, není dle přiložených materiálů zastavěn celý, ale pouze jeho část. **Souhlas s vynětím ze ZPF, dle našeho názoru neodpovídá dnešnímu záměru.**

strana 23 : Vztah záměru k územním rezervám

- Územně plánovací dokumentace pro napojení tohoto uvažovaného vodojemu ve výkresu č. 9 (Vodní hospodářství a odpady) definuje formou územní rezervy koridor pro budoucí vedení podzemního vodovodu. Tento koridor má být veden při západním okraji areálu navrhovaného záměru a to tak, že v části své trasy zasahuje i do funkční plochy ZVO. Navržený záměr tento koridor v celé trase respektuje, což je patrné z přiloženého situačního výkresu stavby, v němž je jeho trasa zakreslena

Výkres č.9 je v Územně plánovací dokumentaci vodojemu, ne Haly CR a není přiložen v této dokumentaci, není možno ověřit .

strana 32 : Přípojka splaškové kanalizace v areálu

- Areál bude napojen na nově budovaný řad tlakové kanalizace zaústěné do stávající kanalizace pro veřejnou potřebu DN 300 na pozemku 4485/61 (u vjezdu na parkoviště obchodního domu Sconto), který je samostatnou související investicí s touto výstavbou.
- Předpokládaná délka tlakové kanalizace od hranice pozemku stavby k místu připojení je cca 1400 m + cca 12 m přípojka.

Tato stavba “bude” jako jediná stavba na území Horních Počernic (bez stavby SCONTA a staveb, které jsou před dálnicí R1) odkanalizována na ÚČOV hl. m. Prahy, individuální kanalizační řad, kvůli této stavbě, má být téměř 1,5 km dlouhý. Pro tuto stavbu kanalizačního řadu bude nutné překopat po celé délce ulici Náchodskou. S tím naprosto nesouhlasíme a nepovažujeme to za koncepční řešení, po komunikaci I.třídy je veden veškerý dopravní provoz (osobní individuální doprava, obslužná doprava pro místní podnikatele a služby a rovněž trasy MHD a dopravy regionální).

8)

z dokumentace

strana 56, 131

- *termín zahájení realizace záměru není reálný - 01/2016*
- *rovněž uvedeno v hlukové studii, termín realizace 1/2016-10/2016*

Termíny uvedené v dokumentaci pro realizaci stavby jsou nereálné a nemožné, vzhledem k navazujícím řízení potřebným pro povolení tohoto záměru.

Pokud dojde ke změně termínů realizace, jak budou dodržena navržená Technická opatření, zejm. na str. 115 „Zahajovací stavební práce v ploše stavby proběhnou mimo rozmnožovací období savců a ptáků.“

9)

z dokumentace

strana 24 : Urbanistické řešení.

Navrhované stavby nerespektují funkční a prostorové vazby původní urbanistické stopy Horních Počernic. Při navrhování a projektování se neuplatňují moderní architektonické a urbanistické zásady. Měřítko vychází pouze z potřeb skladových ploch a z možné míry využití území dle platného územního plánu. Jedná se o převážně monofunkční areály se stereotypní velkoobjemovou zástavbou. V areálech nejsou navržené venkovní plochy pro volnočasové aktivity zaměstnanců ani občanů Horních Počernic. Areály jsou monofunkční, postrádají funkční doplnění či jiné využití. Oproti podobným zahraničním moderním areálům zde není kladem důraz na architektonickou a urbanistickou kvalitu ani na kvalitu veřejných prostorů např. parkové úpravy, vodní plochy, hřiště, apod. Dominantní postavení některých z hal (např. MALL) není respektováno. **Tato velkoobjemová stavba bude tvořit vstupní bránu ze severozápadního směru do Horních Počernic, přitom svou stereotypní hmotovou strukturou nerespektuje historickou identitu této městské části. Naopak vede k destrukci této identity a krajinného rázu. Degradace krajinného rázu (místo více objemů vzniká jedna velká hmota). Ochrana krajinného rázu je ochranou obecnou, platí tedy na celém území státu. Parkování u tak rozsáhlých komerčních areálů by mělo být řešeno formou vhodné integrace – podzemními parkovišti.** Uvolněnou půdorysnou plochu je pak vhodné doplnit nezpevněnými plochami zeleně, aby se alespoň částečně eliminoval negativní dopad těchto staveb. Umísťování velkoplošných parkovišť je zcela proti současným trendům stavby měst.

10)

z dokumentace

strana 51 : Úpravy stávajících komunikací

- *Související investice – Zkapacitnění křižovatky Ve žlábku – Do Čertous. Stávající okružní křižovatka ulic Ve žlábku / rampa z R10 (Novopacká) / Do Čertous bude jako související investice předloženého záměru zkapacitněna doplněním by-passu na rampě z R10 směrem k přemostění přes R10 (směrem na Radonice). Technické řešení této křižovatky je patrné z příloženého Posouzení intenzity dopravy z „CR Hala“, aktualizace_01a, zpracoval v 12/2015 DOPAS s.r.o.*

Jaká budou dopravní opatření při výstavbě rozšíření a stavebních úpravách této křižovatky. ? Z jakých důvodů se tato křižovatka zkapacitňuje ? Podle studie FD ČVUT (08a, Příloha 4) svede bypass jen 10-12% dopravy mezi R10 a Radonicemi (příp.zpět R10), která je jak pro VGP, tak pro HP bezvýznamná. Zkapacitnění je ve směru na Radonice, není tedy v zájmovém směru pro skladový areál. **Z jakého důvodu se tedy zkapacitňuje trasa směrem na Radonice?**

Strana 53 : Parkování nákladních vozidel.

- *V rámci odbavovacích ploch je navrženo celkem*

22+29+3=54 odbavovacích stání pro těžké nákladní automobily (TNA) a 2 odbavovací stání pro lehké nákladní automobily (LNA).

Od roku 2007 se povinné přestávky řídí Nařízením č 516 Evropského parlamentu. Přestávkou v řízení se rozumí doba, po kterou řidič odpočívá a nevykonává jinou práci. Řidič je povinen po 4,5hod minimálně 45min odpočívat. Tato přestávka může být zkrácena na 15min pod podmínkou, že po ní následuje 30min přestávky. Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9hod. 2x týdně lze tuto dobu prodloužit na 10hod. Po této době řízení následuje 11hod odpočinku, ten lze 3x v týdnu zkrátit na 9hod. **Kde budou vytvořena odstavná parkovací stání vzhledem k povinným přestávkám dle zákona pro řidiče dálkové kamionové dopravy, po komunikacích v hl. m. Praze? Výkaz** na str. 5 uvádí 4 parkovací místa pro TNA, (na situaci nejsou značené), což při uváděných počtech odbavení a (nepravděpodobném) pravidelném střídání odpovídá 33 minutám stání. Areál nemůže odpočinku řidičů TNA vyhovět.

11)

z dokumentace

strana 55 : Zplodiny

- *Součástí oznámení je i samostatný Návrh kompenzačních opatření pro záměr „CR hala“, který specifikuje opatření ke snížení imisních koncentrací benzo(a)pyrenu v ovzduší, jež již v současnosti překračují limitní hodnoty stanovené zákonem č.201/2012 Sb.*

Návrh kompenzačních opatření pro záměr „CR hala“

- *Za tímto účelem bylo provedeno porovnání imisních hodnot SPM (celkový prach) a PM10 na stanicích imisního monitoring v České republice. **V současné době však již existuje poměrně málo stanic, umístěných v dopravně zatížených lokalitách, které sledují jak celkový prach, tak i frakci PM10.** Z tohoto důvodu bylo nutno zahrnout do analýzy i starší data, vyhodnocení tak pokrývá časové rozpětí let 2006 – 2011. Na základě této analýzy lze doporučit použití poměru PM10/SPM = 0,6, tj. záchyt částic PM10 představuje cca 60 % záchytu celkových částic. **Jedná se samozřejmě o značné zjednodušení, protože u různé velikostní frakce částic se na listech dřevin zachycují v různé míře, v rámci dané metodiky je však toto zjednodušení přijatelné (s tím, že se nadále předpokládá, že v blízké době dojde k jejímu nahrazení metodikou komplexnějšího typu).***

Odvolání na malé množství stanic (imisního monitoringu) v dopravně zatížených lokalitách a použití údajů pro kompenzační opatření z hlediska ochrany ovzduší z roku 2006-2011 považujeme za naprosto irelevantní. Vzhledem k tomu, jaký negativní vliv mají prachové částice na zdraví obyvatel. **Na straně 66 je uvedeno: “ Ovzduší v okolí projektovaného záměru bude ovlivněno jednak vlastním provozem a jednak výstavbou”.** ČR se zavázala v mezinárodních smlouvách i zákonech, že bude rozhodovat o životním prostředí společně s občany, nikoliv v zájmu vlivných investorů. Podle Zprávy o životním prostředí České republiky přetrvává řada problémů, jako je neuspokojivá kvalita ovzduší v mnoha oblastech nebo příliš velký nárůst kamionové dopravy. Kompenzační řešení ve výsadbě stromů v samotném areálu kolem haly považujeme za naprosto nedostatečná. V jaké blízké době a kdy dojde k nahrazení metodikou komplexního typu? Když se již má tento záměr realizovat příští rok. Dalším zdrojem znečišťování budou látky ze spalování nafty v čerpadlech v dieselagregátech, Dalším hlavním zdrojem znečištění ovzduší je v dokumentaci uvedena stavební činnost. Jaká opatření krom oplachování vozidel, a zkrápění všech zpevněných ploch záměru a plocha hromadné garáže jsou navržena? Jak tuto situaci vyřeší konkrétně provozní řád navrhovaného areálu a jak je konkrétní ?

strana 77 : Plošné zdroje emisí

- *Množství emisí z plošných zdrojů v tomto případě nelze stanovit, neboť tyto závisí na*

době výstavby, ročním období, konkrétních klimatických podmínkách apod. Působení zdroje odborným odhadem je možné stanovit jako množství emitovaného prachu na cca 0,35 t/stavbu. Prašnost se může projevit především za nepříznivých klimatických podmínek nebo vlivem nepříznivé organizace práce - ta bude významným faktorem eliminace možných vlivů.

strana 100 : Celkové vyhodnocení zájmového prostoru.

- *Posuzovaná stavba přispěje ke znečištění ovzduší navýšením stávající dopravy a emisemi z výfukových plynů a plynového vytápění. Rovněž dojde k nárůstu stávající hladiny hluku, ale v únosné míře.*

strana 105 : Vlivy na ovzduší

- *Měření imisních koncentrací benzo(a)pyrenu se v Praze provádí pouze na dvou monitorovacích stanicích: Praha 10 - Šrobárova a Praha 4-Libuš.*
- *V řešeném území jsou již ve stávajícím stavu překračovány imisní limity benzo(a)pyrenu, samotný příspěvek záměru k této situaci je však pouze v řádu desetin procenta imisního limitu, a bude v dostatečné míře kompenzován navrženými opatřeními k jeho omezení.*

Jakékoliv další překračování znečišťování ovzduší není v souladu s Evropskou směrnicí. Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 **(2)V zájmu ochrany lidského zdraví a životního prostředí jako celku je zvláště důležité bojovat proti emisím znečišťujících látek u zdroje a stanovit a provádět co nejúčinnější opatření na snížení emisí na místní a celostátní úrovni a na úrovni Společenství. Proto je třeba emisím škodlivých látek znečišťujících ovzduší bránit, předcházet jim nebo je omezit a stanovit vhodné cíle pro kvalitu vnějšího ovzduší s ohledem na příslušné normy, pokyny a programy Světové zdravotnické organizace.**

Navržené kompenzační opatření spočívající ve vysazení stromů v samotném areálu považujeme za nedostatečné. Doprava vozidel bude vedena podél celého zastavěného území Horních Počernic a negativně tím ovlivní již zhoršenou kvalitu ovzduší v městské části. Jaké bude kompenzační opatření pro okolí v dalším území hl. města Prahy, kde jsou imisní limity již dnes překračovány ?

Rozptylová studie

strana 23

- *V rozptylové studii byl uvažován výpočtový rok 2019, kdy bude dosaženo maximální intenzity dopravy vyvolané provozem záměru, v předchozích letech 2016 – 2018 bude dle poskytnutých podkladů počet vozidel vyvolaný provozem předkládaného záměru nižší.*

- *Každá rozptylová studie je do určité míry zatížena nejistotami, které vyplývají z použitých dat a postupů. **Tyto nejistoty je potřeba mít na vědomí při dalším používání výsledků rozptylové studie.***

- *Dle zákona, § 11, odst. 5 platí:*

*(5) Pokud by provozem stacionárního zdroje označeného ve sloupci B v příloze č. 2 k tomuto zákonu nebo vlivem umístění pozemní komunikace podle odstavce 1 písm. b) došlo v oblasti jejich vlivu na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k tomuto zákonu nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, lze vydat souhlasné závazné stanovisko podle odstavce 1 písm. b) nebo odstavce 2 písm. b) **pouze při současném uložení opatření zajišťujících alespoň zachování dosavadní úrovně znečištění pro danou znečišťující látku (dále jen „kompenzační opatření“).***

- *Imisní limity pro znečišťující látky posuzované rozptylovou studií nejsou v předmětné lokalitě v současné době překračovány a nebudou překročeny ani v důsledku realizace záměru, s výjimkou ročního imisního limitu pro BaP, který je v předmětné lokalitě v současné době překračován, stejně jako na území téměř celé Prahy i značné části České republiky.*

V posouzení intenzity dopravy (TSK) je uvedeno: “ *Realizací záměru „CR Hala“ dojde dle předpokladu objednatele v průměrném pracovním dnu k přetížení okolní komunikační sítě o 835 jízd v každém směru (tj. celkem 1670”). Dále upozorňujeme na kumulaci s dalšími záměry v dané lokalitě (viz vyjádření výše), se kterými se vůbec*

neuvažuje i ty budou mít samozřejmě vliv na následné znečištění, skutečnost celková znečištění bude zcela jiná o jaké další posuzování výsledků rozptylové studie se jedná? Rozptylová studie by měla být zcela kompletní již v tomto řízení.

Požadujeme komplexní posouzení vlivů na ovzduší ze všech plánovaných záměrů. Odvoláváme se na platné zákony Evropské unie, které platí i pro Českou republiku.

Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší

§ 1 (1) **Ochranou ovzduší se rozumí předcházení znečišťování ovzduší a snižování úrovně znečišťování tak, aby byla omezena rizika pro lidské zdraví způsobená znečištěním ovzduší, snížení zátěže životního prostředí látkami vnášenými do ovzduší a poškozujícími ekosystémy a vytvoření předpokladů pro regeneraci složek životního prostředí postižených v důsledku znečištění ovzduší.**

Ve Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu je uvedeno v odstavci **(2) V zájmu ochrany lidského zdraví a životního prostředí jako celku je zvláště důležité bojovat proti emisím znečišťujících látek u zdroje a stanovit a provádět co nejúčinnější opatření na snížení emisí na místní a celostátní úrovni a na úrovni Společenství. Proto je třeba emisím škodlivých látek znečišťujících ovzduší bránit, předcházet jim nebo je omezit a stanovit vhodné cíle pro kvalitu vnějšího ovzduší s ohledem na příslušné normy, pokyny a programy Světové zdravotnické organizace.**

Každý občan má právo zaručené Listinou základních práv a svobod ČR na příznivé zdravotní prostředí. Každý má právo na včasné a úplné informace o stavu životního prostředí a přírodních zdrojů. Domníváme se, že zde nebyly poskytnuty úplné informace o stavu životního prostředí vzhledem k tomu, že nejsou mnohdy aktuální data použita (nedostatek imisních stanic na území hl. m. Prahy), proto považujeme další zhoršování ovzduší v rozporu se zákony ČR.

2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny strana 95

- *V blízkém okolí zájmové lokality není provozována žádná imisní stanice, která by kontinuálně monitorovala kvalitu ovzduší. Nejbližší imisní stanice se nachází ve vzdálenosti cca 5,6 až 9,5 km od posuzované lokality. Jedná se o stanice Praha 9 – Vysočany, Praha 10 – Průmyslová a Brandýs nad Labem, v nichž jsou měřeny hodnoty imisních koncentrací PM10 a NO2. Údaje z těchto stanic však vzhledem k jejich okrskovému měřítku (0,5-4 km) a vzdálenosti od řešeného záměru nelze pro zájmovou oblast použít.*

Horní Počernice tedy nemají v nejbližším okolí žádnou imisní stanice, která by naměřila skutečnou hodnotu současného stavu znečištění ovzduší, lze tedy vůbec relevantně a poctivě zhodnotit údaje o emisích a imisích? Vzhledem k areálu průmyslové zóny o rozloze 2km² vedle území trvale obydleného, požadujeme po hl. m. Praze instalaci imisní stanice a měření pravidelně provádět a využívat tato data i pro další chystané záměry.

Navíc v dokumentaci je na straně 105 uvedeno: *“Měření imisních koncentrací benzo(a)pyrenu se v Praze provádí pouze na dvou monitorovacích stanicích: Praha 10-Šrobárova a Praha 4-Libuš“. V návrhu kompenzačních opatření pro záměr „CR hala“ je pro změnu uvedeno: “ Za tímto účelem bylo provedeno porovnání imisních hodnot SPM (celkový prach) a PM10 na stanicích imisního monitoring v České republice. V současné době však již existuje poměrně málo stanic, umístěných v dopravně zatížených lokalitách, které sledují jak celkový prach, tak i frakci PM10. Z tohoto důvodu bylo nutno zahrnout do analýzy i starší data, vyhodnocení tak pokrývá časové rozpětí let 2006 – 2011“. Z čeho se tedy vycházelo při hodnocení znečišťování ovzduší? Z dat za období 2006-2011 ?*

strana 100 : Celkové vyhodnocení zájmového prostoru

- *Posuzovaná stavba přispěje ke znečištění ovzduší navýšením stávající dopravy emisemi z výfukových plynů a plynového vytápění. Rovněž dojde k nárůstu stávající hladiny hluku, ale v únosné míře.*

Nesouhlasíme s žádným dalším zhoršováním znečištění ovzduší a nárůstu hladiny hluku.

12)

z dokumentace

strana 55 : Hluk

- *V důsledku zamýšlené investice dojde mírně ke zvýšení hladiny hluku v daném území, a to zejména v důsledku zvýšeného pohybu motorových vozidel. Provozem objektu nedojde k překročení stanovených limitních hygienických hladin hluku pro den i noc. Hladiny hluku nepřekročí zákonem stanovené limity, viz dále zpracovaná hluková studie.*

Podle oficiálních statistik Ministerstva zdravotnictví je v ČR zasaženo nadměrným hlukem 1 800 000 obyvatel. Hlavní město Praha je z hlediska automobilové dopravy ve srovnání s jinými českými městy, dálnicemi a silnicemi v extravilánu výjimečné v nadprůměrně vysokých intenzitách a dopravních výkonech. Z tohoto důvodu je silniční doprava nejvýznamnějším zdrojem nadlimitního hluku, který zároveň působí na největší počet obyvatel v porovnání s jinými zdroji hluku. **Snížení hluku požaduje po členských zemích Evropská unie kvůli negativním dopadům na lidské zdraví.** Hluková mapa Prahy je na stránkách Ministerstva zdravotnictví ČR a je z roku 2007, mapa již neodpovídá realitě. Provoz areálu má být 24 hodin denně, což znamená, že hluk z dopravy bude ve dne i v noci.

13)

z dokumentace

strana 56 : Výčet navazujících rozhodnutí

1. Územní rozhodnutí – rozhodnutí o umístění stavby
2. Rozhodnutí o umístění zdrojů znečišťování ovzduší
3. Souhlas s odnětím půdy ze zemědělského půdního fondu
4. Povolení k nakládání s vodami
5. Stavební povolení k vodním dílům- vodovodní řad, splašková kanalizace, dešťová kanalizace, veškeré odlučovače na kanalizacích
6. Stavební povolení speciálního stavebního úřadu pro rozšíření veřejné komunikace ulice U tabulky
7. Stavební povolení
8. Kolaudační souhlas

Domníváme se, že zde není uveden souhlas s nakládáním s nebezpečnými odpady. S nebezpečnými odpady může původce odpadů nakládat pouze na základě souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy (§ 16 odst. 3 zákona o odpadech). Tento souhlas musí původce mít již před zahájením činnosti, při které nebezpečné odpady vznikají.

14)

z dokumentace

strana 61 : Doprava

- *Předmětná lokalita byla vybrána jako optimální především z hlediska vhodné dopravní dostupnosti pozemku, z hlediska vyhovujících vlastnických vztahů pozemků, blízkých inženýrských sítí a rovněž z důvodu, že lokalita vyhovuje z hlediska strategického umístění.*

K tomuto sdělení uvádíme, že lokalita je optimální pouze z pohledu investora. Napojení na splaškovou kanalizace je řešeno 1,5km dlouhým kanalizačním řadem, při kterém se musí překopat v celé délce komunikace I.třídy ulice Náchodská, podkopat

železniční trať a dálniční těleso. To skutečně není optimální řešení. Z hlediska vlastnických vztahů je nový návrh splaškové kanalizace problematický, trasa vede přes soukromé pozemky, včetně pozemků ve vlastnictví MČ Praha 20. Z hlediska dopravní situace nepovažujeme z pohledu občanů hl. m. Prahy tuto lokalitu za ideální, ale právě naopak. Komunikace, které budou sloužit pro obsluhu areálu a to včetně zahraničí, jsou již dnes na hraně únosnosti. Jižní spojka, Štěrboholská spojka, Pražský okruh, Olomoucká, Novopacká, Kbelská, Cínovecká stojí každý den. Vlivem nárůstu dopravy těžkých nákladních automobilů bude docházet k poškozování povrchu místních komunikací, nejen v úseku celá R10 (Novopacká) po území Horních Počernic na kruhovou křižovatku u Radonic a vracet se bude opět přes celý skladový park na začátek areálu, ale i po celé trase využívaných komunikací hl. m. Prahy.

15)

z dokumentace

Posouzení dopravní intezity (TSK)

strana 10

- *Objednatelem dodaný předpoklad rozpadu vyvolané dopravy se stal podkladem pro odvození stavu 2016 se záměrem.*

Jaký byl dodaný předpoklad od objednatele?

- *Realizací záměru „CR Hala“ dojde dle předpokladu objednatele v průměrném pracovním dnu k **přetížení okolní komunikační sítě o 835 jízd v každém směru** (tj. celkem 1670).*

Dopravně inženýrské podklady IPR hl. m. Prahy

- *Rozsah výhledové modelové komunikační sítě v širším okolí akce CRH obsahuje stavby Pražského okruhu č. 520 a č. 511. Dále upozorňujeme na skutečnost, že problematika MÚK Bystrá x Novopacká není v dnešní době plně stabilizovaná. Názory na její provedení – existenci a napojení nejsou přesně specifikované (bez MUK s MUK, napojení). V ÚP hl. m. Prahy je MUK uvedena.*
- *S ohledem na značné nejistoty související s tím, zda k realizaci MÚK Bystrá Novopacká (spolu s vyvolanými dalšími úpravami zahrnujícími nové kolektorové průpletové vozovky v mezikřižovatkových úsecích podél R10) někdy vůbec dojde, nelze vyloučit výhledový stav bez této křižovatky. **Z uvedeného důvodu Vám dodatkem ještě pošleme výhledové zatížení komunikační sítě bez MUK Bystrá x Novopacká, který považujeme za potřebné rovněž vyhodnotit.** Z hlediska vývoje automobilové dopravy podle údajů TSK-UDI publikovaných v Ročenkách dopravy Prahy dochází celopražsky ke kulminaci, resp. poklesu (a v centrální části dokonce už několik let) výkonů automobilové dopravy. Ve výhledovém modelu odvozeném z platného ÚP hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy).*
- *Je nutné upozornit, že prognostické výpočty intenzit automobilové dopravy nemohou být absolutně přesnou prognózou, ale pouze maximálně možnou syntézou na základě stávajících znalostí. Podle toho je k nim třeba také přistupovat.*

Jaké je výhledové zatížení bez MÚK Bystrá x Novopacká, tento dodatek není v dokumentaci. Dokumentaci nepovažujeme za kompletní.

Realizace křižovatky MUK Bystrá x Novopacká je časově velice nedostupná. Vzhledem ke složitým majetkovým poměrům a desítkám soukromých vlastníků pozemků, bude vypořádání pozemků pod budoucím sjezdem dost časově náročné a není ani jistota, že ke konečnému vypořádání dojde. Dále se domníváme, že realizace MÚK Bystrá je nereálná, protože odporuje odstupovým vzdálenostem křížení na dálnicích a rychlostních komunikacích. Počítat tedy v dopravních rešerších a studiích s touto alternativou je zavádějící. Není rovněž v dohlednu navýšení kapacity a dobudování SOKP, jsou podané

žaloby, které se mohou táhnout řadu let. IPR hl. m. Prahy navíc uvažuje v zatížení komunikační sítě nejen se stavbami SOKP 511,520, ale i s touto křižovatkou avšak nikde v dokumentaci jako součást záměru tato křižovatka uvedená není. Vzhledem k tomu, že se investor na tuto investici odvolává v tzv. "Memorandu", které bylo přeloženo vládě ČR, měla by být tato stavba MÚK Bystrá - Novopacká zahrnuta jako součást záměru zjišťovacího řízení. Křižovatka MÚK Bystrá -Novopacká není uvedena ani v kapitole „Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů“. Tzn. reálně se s nimi nepočítá, či investor očekává, že je bude provádět někdo jiný. Žádáme proto, aby dokumentace EIA tato opatření buď zahrnula do záměru, nebo započítí výstavby záměru provedením těchto opatření výslovně podmínila.

Dopravní zátěže dotčených komunikací. Dopravní zátěže Pražského okruhu (D 0) a Novopacké (D 10) jsou vzaty z matematického modelu Dopravního řešení "STPÚ dokončení SOKP" a připočteny zátěže vlivem realizace haly Amazon k roku 2020. Jelikož dosud není rozhodnuta alternativa SOKP k realizaci uvádí se hodnoty zátěže obou alternativ:

alt. Oficiální - A ZUR	Pražský okruh	99050 voz./den
	Novopacká	54500 voz./den
alt.Regionální	Pražský okruh	71300 voz./den
	Novopacká	35520 voz./den

Z hlediska Horních Počernic a dalších dotčených městských částí jsou negativní vlivy dopravy (hluk a emise) nižší při řešení alt.Regionální a tedy výhodnější.

16) z dokumentace

strana 83 Odpady vznikající během výstavby

- *Původcem odpadů, které budou vznikat během výstavby, bude dodavatel stavby.*

Během výstavby budou odpady zařazovány podle druhů a kategorií v souladu s vyhláškou č. 381/2001 Sb., v platném znění (Katalog odpadů) a bude vedena evidence o množství a způsobech nakládání s odpadem v souladu s § 39 zákona č. 185/2001, o odpadech, v platném znění.

strana 84

- *Nakládání se všemi odpady musí být popsáno v projektu organizace výstavby (POV).*

strana 85

- *Se všemi odpady bude nakládáno ve smyslu zákona č.185/2001 Sb., o odpadech, ve znění novel, a souvisejících příloh. Na základě ustanovení daných zákonem č. 185/2001 Sb. je každý, dle obecných povinností uvedených v § 12 zákona, povinen nakládat s odpady a zbavovat se jich pouze způsobem stanoveným tímto zákonem. Pokud není stanoveno jinak, lze s odpady nakládat pouze v zařízeních k tomuto účelu stanovených. Každý je pak povinen předcházet vzniku odpadů a omezovat tak jejich množství. Provozovatel bude v tomto konkrétním případě předávat odpady do vlastnictví odborně způsobilé osoby (specializované firmy vybrané ve výběrovém řízení), která na základě oprávnění zajistí využití nebo odstranění odpadů v souladu se zákonem a smluvně i ověření nebezpečných vlastností odpadů či případné hodnocení jejich skutečných vlastností. Povinností provozovatele je zkontrolovat, zda odborná firma disponuje oprávněním k převzetí těchto odpadů.*
- *Odpady vznikající při provozu areálu, 20 01 33 Baterie a akumulátory, zařazené pod čísla 16 06 01, 16 06 02 nebo pod číslem 16 06 03 a netříděné baterie a akumulátory obsahující tyto baterie*

strana 13 : Provoz haly centra vráceného zboží bude zahrnovat následující operace

- *Zničené balíky jsou vyřazovány a procházejí samostatným zpracováním.*

V dokumentaci chybí konkrétní způsoby nakládání s odpady, je zde pouze uvedeno, že "odpady budou předány odborným firmám v souladu se zákonem o odpadech". Přitom je v kategorizaci odpadů uvedeno několik druhů označených jako nebezpečný odpad (zářivky

a jiný odpad obsahující rtuť, baterie akumulátory, vyřazené elektrické a elektronické zařízení, a jiné) I zde by mělo být postupováno dle Metodiky MŽP dne 6. 3. 2015 č.j.: 25090/ENV/15 **Deklaraci závazku dodržet zákonné povinnosti totiž nelze považovat za návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů.**

Hluková studie strana 12

- *Zničené či potenciálně nebezpečné balíky (ostré předměty, baterie, jsou vyřazovány, aby jejich obsah neohrozil pracovníky skladu a procházejí samostatným zpracováním.*

Z textu vyplývá, že nakládání s bateriemi je součástí technologického provozu centra a že jsou při něm považovány za nebezpečný odpad. **V dokumentaci ale není uvedeno ani očekávané množství, ani způsob jejich následného skladování nebo zpracování.**

strana 115 : kapitola „Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů“.

- **Technická opatření pro ochranu ovzduší.** Během výstavby je nutné omezit negativní vlivy způsobené pojezdy stavební techniky a provozem staveniště, udržovat dobrý stav stavební techniky, mechanismy odstavovat na zabezpečené ploše.

Toto opatření by mělo být uvedeno Technická opatření pro ochranu půdy, zejm. omezení pojezdu po nebezpečných částech staveniště (zhutnění, zamokření, eroze) a případně znečištění provozními kapalinami stavební techniky. Jaké konkrétní řešení návrhu omezení negativních vlivů způsobené pojezdy je navrženo? Jaké negativní vlivy jsou na mysli?

- *Bude nutné minimalizovat negativní vlivy při zemních pracích i vlastní výstavbě vhodnou organizací práce a pracovních postupů za účelem maximálního zkrácení doby výstavby.*

Jaké řešení a jak bude vymahatelné? Zkrácení výstavby může být v rozporu s ochranou proti hluku – např. stavební činnost v noci.

- *Je třeba snížit prašnost při výstavbě kropením a čištěním komunikací, které budou v nejbližším okolí stavbou znečištěny.*

Jaká bude záruka tohoto opatření, že se bude provádět?

- *Je nutné zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím platným vyhláškám a předpisům o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Nasazování stavebních strojů se spalovacími motory omezovat na nejmenší možnou míru, provádět pravidelně technické prohlídky vozidel a pravidelné seřizování motorů.*

Jak se to ověří, jak to bude vymahatelné? Kdo bude zodpovídat a kontrolovat potřebné dokumentace (Osvědčení o technické kontrole a emisních průkazů techniky). Budou předávány orgánům samosprávy?

- *Pro minimalizaci negativního působení znečišťujících látek v ovzduší ve fázi provozu areálu bude provedena nová výsadba min. 235 stromů v souladu s požadavky Návrhu kompenzačních opatření pro záměr „CR hala“, zpracoval Ing. Milan Číhala v 12/2015.*

Navržené kompenzační opatření spočívající ve vysazení stromů pouze v samotném areálu považujeme za nedostatečné. Doprava vozidel bude vedena nejen podél celého zastavěného území Horních Počernic, ale i v širším okolí a negativně tím ovlivní již zhoršenou kvalitu ovzduší na našem území, tedy nejen v blízkosti vlastního areálu haly.

- *Dalším opatřením k redukcí množství emisí znečišťujících látek bude dostatečně časté a důsledné čištění a zkrápění všech zpevněných ploch záměru a ploch hromadné garáže dané provozním řádem navrhovaného areálu tak, aby byl minimalizován efekt resuspendace škodlivin do ovzduší.*

Jaký bude provozní řád, aby minimalizoval efekt resuspendace škodlivin do ovzduší a jak toho provozní řád dokáže docílit?

- **Technická opatření na ochranu před hlukem.** *Je nutné používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Při provozu hlučných strojů v místech, kde vzdálenost umístěného stroje od okolní zástavby nesnižuje hluk na hodnoty stanovené hygienickými předpisy, je nutno zabezpečit pasivní ochranu (kryty, akustické zástěny apod.)*

- **V dalším stupni projektové přípravy je třeba upřesnit a konkretizovat rozsah případných nezbytných protihlukových opatření.**

- *Během výstavby je nutné používat techniku, která bude v dobrém stavu a bude splňovat požadavky nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku.*

- *Po realizaci záměru bude provedeno změření hlučnosti v navazujících lokalitách, pokud budou překročeny přípustné hodnoty, bude navrženo opatření pro jejich eliminaci.*

Všechna uvedená opatření jsou pouhá konstatování a citace zákonů, předpisů a norem. Protihluková opatření musí být řešena již v tomto stupni dokumentace. Jak bude zajištěna pasivní ochrana o jaké kryty se jedná? Odvoláváme se na metodiku MŽP ze dne 6.3.2015, Č.j.: 25090/ENV/15: “ **Do kapitoly D.IV. (Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů) oznámení záměru je nutné uvádět pouze podmínky relevantní, splnitelné, konkrétní a eliminovat podmínky vyplývající z platné legislativy (resp. takové podmínky neuvádět nebo je zapracovat jako součást záměru do jiné části oznámení záměru). Deklaraci závazku dodržet zákonné povinnosti totiž nelze považovat za návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů.** Toto by mělo být i při realizaci stavby a opět chybí konkrétní navržená opatření.

- **Opatření z hlediska obslužné dopravy při výstavbě i provozu záměru.** *Pro zvýšení kapacity křižovatky Ve žlábku – Do Čertous bude zřízena samostatná spojovací větev pro pravé odbočení (tzv. by-pass) na příjezdové rampě z R10 (Novopacká) směrem do Radonic.*

Poukazujeme na skutečnost, kdy se žadatel odvolává na původní projednání záměru z roku 2010, s tvrzením, že dopravní zatížení je “obdobné “ je nyní nutné pro tento záměr zvýšit kapacitu křižovatky Ve žlábku, což v původním záměru nebylo zapotřebí. Kdy bude kapacita zvýšena? Ještě před zahájením samostatné výstavby haly? Jaká jsou dopravně inženýrská opatření pro dané územím vzhledem k jeho dopravní vytíženosti?

- *Při přípravě stavby bude zpracován projekt organizace výstavby, zejména s ohledem na dopravní provoz související s přílehlými komunikacemi a objekty s trvalým bydlením. V rámci tohoto projektu bude zhotovitel stavby povinen respektovat požadavek na vyloučení veškeré dopravy prostřednictvím Náchodské ulice, a to v obou směrech.*

Projekt ZOV by měl být zpracován podstatně dříve, než při přípravě stavby, právě s ohledem na objekty s trvalým bydlením, včetně passportizaci komunikací, kudy pojedou stavební technika. **Jaká budou opatření, aby toto zhotovitel dodržel? Není opět uvedeno jak bude docíleno vyloučení Náchodské z dopravy.**

- **Ostatní opatření** *Zabezpečit skladování nebezpečných chemických látek a přípravků*

tak, aby se minimalizovalo riziko jejich úniku do životního prostředí.

Jak bude konkrétně zabezpečeno?

strana 129 : Dopravním řešením

- Opatřením specifikovaným v následujícím stupni projektové dokumentace bude zajištěno, že obslužná doprava nákladními vozidly a autobusy bude vedena pouze po těchto komunikacích s důrazem na to, že k příjezdu do / odjezdu z areálu nelze využít ulici **Náchodská** (např. opatřením obecné povahy – místní úpravou provozu v kombinaci s interním opatřením provozovatele objektu podléhajícím namátkovým kontrolám a sankčnímu režimu, apod.) Tímto bude zajištěno, že se vyvolaná obslužná doprava vyhne obytné zástavbě Horních Počernic.

Opět není řešeno jak bude docíleno, aby byla komunikace Náchodská vyloučena z dopravy. Je nutné uvádět pouze podmínky relevantní, splnitelné, konkrétní.

strana 118 : Porovnání variant řešení záměru

- Nulová varianta předpokládá, že se daný záměr „CR hala“ nebude realizovat a v území se provede záměr v původní podobě 4 samostatných hal označených jako „VGP Park Horní Počernice, IV. etapa, Praha 20“, pro nějž je již vydáno pravomocné stavební povolení odboru výstavby a územního rozvoje Úřadu městské části Praha 20 pod č.j. MCP20 003294/2012/OVUR/Br s nabytím právní moci k 28.3.2012. Srovnání předkládaného záměru (aktivní varianta) a původního záměru (nulová varianta) je uvedeno na straně 11 tohoto oznámení. Pro obě varianty byla sestavena matice interakcí pro předběžné posouzení vlivu na životní prostředí a na veřejné zdraví (obyvatelstvo). Tabulka nemá vypovídající hodnotu ve smyslu velikosti a závažnosti vlivu záměru, pouze stanoví, že vliv je předpokládán, a to ať již vliv kladný či záporný. **Pro konečné zhodnocení záměru byla pak použita verbálně numerická stupnice pro hodnoty relativních jednotek.**

Domníváme se, že za nulovou variantu nelze vydávat předchozí záměr. U původního záměru nebyla ani tehdy uvažovaná nulová varianta. Tabulka porovnání na str.121 s Maticí interakcí neseď ani teď (vyhodnocují se kritéria předtím označená jako „bez vlivu).

Podle názoru MČ Praha 20 jsou vlivy (X) i u bodů Kulturní hodnoty nehmotné povahy, Geologické a paleontologické památky (narušení Chvalského lomu během stavby), Doprava, Navazující stavby, Infrastruktura (kanalizační přípojka na Sconto), Estetická kvalita území s očekávanými hodnoceními po řadě 4(n), 3(n), 2(N), 1(N), 1(N), 4(n).

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví

- Souhrnně lze konstatovat, že posuzovaný záměr je z pohledu možného ovlivnění veřejného zdraví přijatelný, **neboť pravděpodobně neúnosně nezhorší zátěž** dotčené populace šířením nadlimitních akustických imisí ani polutantů ovzduší ve srovnání se situací současnou.

- Závěrem hodnocení vlivů na veřejné zdraví na základě shrnutí výše uvedených poznatků lze konstatovat, že realizace záměru s názvem „CR HALA“ přináší prakticky nezměněný expoziční scénář imisím hluku a polutantů ovzduší a tudíž lze ve výhledu očekávat, že se stávající úroveň rizika poškození veřejného zdraví v daném území v souvislosti s hlukem a znečištěním ovzduší nezmění.

Se závěry hodnocení vlivů na veřejné zdraví se neztotožňujeme,. Citaci: “ neboť pravděpodobně neúnosně nezhorší zátěž dotčené populace “ nepovažujeme za pravdivou. Každé navýšení dopravy má vliv na kvalitu ovzduší. Znečištění ovzduší přitom představuje vážné ohrožení zdraví obyvatel. Citace z analýzy Státního zdravotního ústavu: „Vdechování vzduchu znečištěného prachem má v České republice ročně na svědomí asi 5500 předčasně zemřelých a zhruba 1800 pacientů, kteří jsou hospitalizováni pro akutní srdeční nebo dýchací obtíže.“ **Opět zdůrazňujeme, že celý průmyslový a logistický areál o rozloze**

cca 2km² nebyl nikdy komplexně posouzen z hlediska hodnocení vlivu na životní prostředí a vlivů na veřejné zdraví (EIA, SEA, HIA) dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

strana 102 : Vlivy na veřejné zdraví

- Pro eliminaci negativních vlivů je nutné udržovat pořádek na staveništi a dodržovat technologickou kázeň tak, aby se minimalizovala prašnost a nevznikala sekundární prašnost. Automobily musí být pravidelně kontrolovány a udržovány v dobrém technickém stavu.

Jak tohoto bude konkrétně docíleno? Jaká jsou konkrétní opatření?

Inženýrskohydrogeologický průzkum

strana 11

- Z hlediska ČSN 736133 „Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací jsou místní sprašoidní zeminy GT2 hodnoceny jako: nevhodné k přímému použití do výstavby zemního tělesa bez úpravy, úpravy jsou v tomto případě zpravidla uvažovány formou přidáním pojiva na bázi vápna resp. u případných písčitéjších poloh sprašových hlín přidáním směsných pojiv cemento-vápenných, nevhodné jako podloží komunikace

strana 12

- Z hlediska ČSN 736133 „Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“ jsou tyto písčité deluviální zeminy GT3 hodnoceny jako: o podmíněčně vhodné, pro nenáročná násypová tělesa použitelné přímo bez úprav (pokud není ovšem zásadně převlhčena jemnozrnná složka zeminy), u náročných násypů nebo v aktivní zóně jsou úpravy pro dosažení vyšších deformačních parametrů uvažovány formou přidáním pojiva na bázi cementu resp. směsných pojiv vápennocementových o podmíněčně vhodné jako podloží komunikace.

strana 12

- Z hlediska ČSN 736133 „Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“ jsou tyto hlinito-písčité až písčito-hlinité deluviální zeminy GT4 hodnoceny jako: o podmíněčně vhodné, pro nenáročná násypová tělesa jsou ještě vcelku dobře použitelné přímo bez úprav, pokud není ovšem zásadně převlhčena jemnozrnná složka zeminy, úpravy pro dosažení vyšších deformačních parametrů jsou v tomto případě uvažovány formou přidáním směsných vápenno-cementových pojiv o podmíněčně vhodné jako podloží.

strana 16

- Pro další postup projektové přípravy retenčně-vsakovacích systémů stanovit několik doporučení:

- z hlediska volby „optimálního“ infiltračního prostředí a typu (hloubky) vsakovacího zařízení jsou zde možné 2 základní varianty – mělká (plošná) i hlubinná („bodová“)

- mělký, plošný systém využívající prostředí GT3, GT4, GT7 (koeficient vsaku minimálně $kv = 5,0 \cdot 10^{-6} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$) je aplikovatelný prakticky celoplošně, především pak pro níže položené části území, kde výše uvedená „vsakovací“ prostředí budou situována hlouběji pod navrženou úroveň HTÚ a tím i hlouběji pod navrženou $\pm 0,00$ staveb. U výše položených sektorů (tj. z hlediska stavby zářezových sektorů) bude zbytková mocnost lépe propustných prostředí menší a blíže k upravenému povrchu terénu se dostanou již pevné pískovce, které mají obecně nižší infiltrační schopnost (střední hodnota $kv = 2,0 \cdot 10^{-6} \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$). Toto prostředí většinou pak využívá především subvertikálních puklin a pískem vyplněných rozsedlin, které však nemusí být při omezené ploše studny o průměru cca 1 metr vůbec zastíženy)

- hlubinný systém formou vsakovacích studní je možno tedy chápat zde jen jako podpurný retenční systém v sektorech s omezenými prostorovými možnostmi pro plošné objekty

Závěrem lze tedy konstatovat, že zájmové území výstavby je pro cílené zasakování srážkových vod relativně příznivé, i když pochopitelně značný rozsah nepropustných akumulacních ploch areálu bude vytvářet extrémní množství zachycených srážkových vod pro „koncentrované zasakování“ v plochách volných tj. plochách mimo hlavní halový objekt

strana 21

- Problematika zakládání podlahové desky skladovací haly bude v daném případě

extrémního plošného rozsahu objektu a měnící se morfologie terénu a tím i geologického podloží relativně komplikovanou záležitostí. Obecně by měly být silně zatížené podlahy skladovacích částí haly posuzovány z obou základních hledisek způsobu namáhání tj. jednak dynamickým namáháním kolovými tlaky pojezdem manipulačních vozidel uvnitř haly a jednak statickým namáháním podlah zatížením od skladovaného materiálu v regálech.

V dokumentaci chybí statistické posouzení zatížením skladovaného materiálu a návrh opatření řešení v projektové dokumentaci, tak aby nedocházelo k ohrožení geologického podloží. Opět upozorňujeme na přírodní památku Chvalský lom, vzdálenou cca 105 metrů od pozemků záměru. Navíc vyhodnocení vsakovacích zkoušek mimo jiné na str. 15 uvádí „Nabízí se tedy vysvětlení s rozdílnou kvalitou koeficientu vsaku v těchto různě stmelovaných zónách pískovců.“ Zejména při použití hlubinného systému pak nelze vyloučit výraznou změnu vodního režimu s vlivem na určitě geologicky související Chvalský lom, v krajním případě ohrožující jeho stabilitu. Požadujeme doplnění této lokality (Chvalský lom) k posouzení vlivu změněného režimu vsakování posoudit a doporučení průzkumu případně upřesnit.

V závěru vyjádření se plně odkazujeme na stanovisko MŽP ze dne 6.3.2015 Č.j.: 25090/ENV/15 a nepovažujeme dokumentaci z hlediska preciznosti a návrhu závazných opatření za kompletní. Při jednání se zástupci firmy AMAZON a P3Park byly městskou částí vzneseny požadavky na dopravní stavby, které nebyly zahrnuty do projektové dokumentace. Navíc se zastupitelé městské části na svém pracovním setkání dohodli, že požadované stavby by musely být provedeny v předstihu před realizací záměru.

V metodice MŽP se uvádí:

*“Doporučujeme Vám vzhledem k výše uvedené potřebě zapracování opatření a podmínek do samotného záměru více využívat institutu předběžného projednání záměru s dotčenými subjekty tak, **aby byly jejich připomínky a požadavky zohledněny ještě před zahájením zjišťovacího řízení**, a tudíž nevznikaly případné požadavky na doplnění obecných opatření či podmínek”.*

Kapitola D.4

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů neobsahuje žádná konkrétní opatření. V oznámení záměru je nutné uvádět pouze podmínky relevantní, splnitelné, konkrétní a eliminovat podmínky vyplývající z platné legislativy. **Deklaraci závazku dodržet zákonné povinnosti totiž nelze považovat za návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů.**

Tato opatření je tedy nutné nově chápat jako opatření, které jsou součástí záměru a s jejichž splněním se automaticky počítá, přičemž příslušný úřad bude své závěry přijímat na základě předpokladu, že tato opatření budou při přípravě, realizaci, provozu, popř. i odstraňování záměru beze zbytku splněna, aniž by bylo nutné je v závěru zjišťovacího řízení (nebo ve stanovisku EIA) výslovně uvádět ve formě podmínek (např. technické provedení záměru, opatření proti prašnosti, provedení protihlukových opatření, žádost o vydání integrovaného povolení apod.).

Příloha:

- 1) vyjádření ing. arch. Kristine Karhanová
- 2) Plán péče - Chvalský lom
- 3) Metodika MŽP ze dne 6.3.2015

Z těchto shora uvedených důvodů a připomínek nesouhlasíme, považujeme záměr v této lokalitě za zcela nevhodný a nereálný, požadujeme další projednání dle zákona č. 100/2001 Sb.