

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

Věc: Vyjádření k dokumentaci „Rozšíření areálu IPODEC – ČISTÉ MĚSTO, Praha 8“, PHA809, evidenční číslo OOP-6106/2012

Občanské sdružení 'Střížkov 8 - Náš domov' za přispění řady obyvatel sídliště Střížkov podává následující vyjádření:

Záměr jako celek považujeme za škodlivý pro životní prostředí. Přestože oproti zjišťovací studii jsou v této dokumentaci některé nedostatky odstraněny, na mnohé připomínky nebylo reagováno a dokumentace nadále vychází v řadě míst z neúplných či nesprávných údajů poskytnutých společností IPODEC a nezohledňuje práva a zájmy občanů – vlastníků sousedních nemovitostí – vyjádřené např. peticí proti rozšíření IPODEC s více než 1000 podpisy, nýbrž jednostranně preferuje zájmy soukromé firmy IPODEC.

Obsah vyjádření:

1. Námitky k záměru jako takovému

- 1.1 Záměr je eskalací současného nevyhovujícího stavu
- 1.2. Zařazení záměru
- 1.3 Chybí přehled zvažovaných variant
- 1.4 Rozpor záměru s územním plánem
- 1.5 Chybějící zdůvodnění výjimečně přípustné stavby
- 1.6 Hmotný majetek občanů
- 1.7 Další chybějící náležitosti dokumentace
- 1.8 Zpochybnění závěrů hodnocení záměru

2. Zhodnocení a výhrady k obsahu oznámení o posuzování vlivů na životní prostředí

- 2.1 Hluková studie
- 2.2 Imisní zátěž
- 2.3 Biologický průzkum
- 2.4 Dendrologický průzkum
- 2.5 Dopravní studie

2.6 Architektonická studie

2.7 Světelný smog

2.8 Další připomínky

3. Přílohy

Příloha 1 Rozpor záměru s územním plánem

Příloha 2 Zohlednění stavu životního prostředí

Příloha 3 Dopis o.s. Střížkov 8 – Náš domov odboru životního prostředí MHMP k problematickému měření hluku

Příloha 4 Odpověď odboru životního prostředí MHMP

4. Obrazové přílohy

1. mapka znázorňující varianty rozšíření areálu IPODEC
2. některá z vozidel těžké nákladové dopravy IPODECu
3. zahřívání motorů
4. hluková mapa

1. Námitky k záměru jako takovému

1.1 Záměr je eskalací současného nevyhovujícího stavu

Již od roku 1992 protestují obyvatelé proti trvale narůstajícímu rozsahu provozu firmy IPODEC, který negativním způsobem ovlivňuje životní prostředí lokality bezprostředně sousedícího sídliště. Předkládaný záměr legalizuje další rozšiřování aktivit IPODECu i do budoucna.

Dále uvedeme, proč v dokumentaci vidíme skryté rozšiřování.

1.2. Zařazení záměru

Záměr byl zařazen k **bod 10.4 přílohy č. 1 zákona 100/2001 Sb.** do kategorie: „**Skladování vybraných nebezpečných chemických látek a chem. přípravků (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 kat. II...**“

Záměr se sice tváří, jako by toto zařazení bylo pouze kvůli čerpací stanici PHM, nicméně snahy Městské části Prahy 8 o překlasifikaci předmětných pozemků ze stávající kategorie SV-E a SV-D na kategorie TIN, tedy **nakládání s odpady vč. nebezpečných**, naznačují, že by nemuselo zůstat jen u čerpací stanice PHM. Na straně 53 a 54 dokumentace se v bodu 3 popisuje, jak bude nakládáno s odpady v případě nebezpečných odpadů. V tabulkách 29 – 32 je uvedeno množství odpadu pro jednotlivé druhy, není uvedeno, k jakému časovému intervalu se toto množství váže. Kromě toho jsou zde uvedeny pouze kaly z nádrže na PHM a provozní oleje. Nemluví se o nebezpečných odpadech pocházejících z pravidelného sběru odpadu.

Opětovně, jako již ve vyjádření k záměru při zjišťovacím řízení, žádáme o jasné doplnění do záměru, zda IPODEC bude na dotčených pozemcích nakládat s nebezpečnými odpady, nebo nikoliv, a pokud ano, s jakými konkrétně.

Z podkladů záměru podle našeho názoru vyplývá, že **záměr by měl být zařazen i do kategorie 10.6** Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3000 m² zastavěné plochy; **parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.**

V záměru je vybudování 56 nových parkovacích míst pro těžkou techniku + 31 míst pro zaměstnance + 6 míst před budovou administrativy = 93 míst + 19 stávajících míst pro těžkou techniku = **112 míst**. Celková zastavěná plocha záměru je totiž vysoká a činí 8085 m² (str. 6 architektonické studie), jen plocha odvodnění činí 4500 m².

Domníváme se, že pokud se jedná o rozšiřování stávajícího areálu, neměla by být změna posuzována samostatně, ale ve spojení s dosavadním provozem a neměl by se uplatnit § 4 odst. 1 písm. d) , ale písm. c).

Po prostudování podkladů dále **navrhujeme, aby záměr byl také zařazen do kategorie 7.5 Zařízení pro skladování ostatních chemických látek s kapacitou od 5 000 t nebo 1000 m³**. V záměru není uvedeno, jaký druh posypového materiálu bude skladován a jaké celkové kapacity skladů posypového materiálu se vybudují.

Vzhledem k tomu, že se vyskytují nejasnosti a nepřesnosti v zařazení záměru, **žádáme úřad, aby neodkladně podal podnět nebo žádost o stanovisko na ministerstvo životního prostředí, které stanoví, do které kategorie záměr spadá a zda se zde jedná o více záměrů dle přílohy č. 1 k zákonu o EIA.**

1.3 Chybí přehled zvažovaných variant

Naprosto nedostatečně je v oznámení záměru zpracován odstavec na str. 17, bod B. 5. – Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, vč. přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí. **Chybí zde jakékoliv jiné varianty i přesto, že vhodnější varianty pro umístění takového provozu existují.**

Občanské sdružení Střížkov 8 – Náš domov předložilo již před mnoha měsíci celý seznam pozemků, na kterých by byl provoz takovéto firmy jistě vhodnější a nezasahoval do života tolika obyvatel. Seznam byl předložen jak řediteli spol. IPODEC ing. Vančurovi, tak také starostovi MČ Praha 8 panu Janků s požadavkem, aby tito informovali občanské sdružení o postupu u jednotlivých pozemků. Další

možnou variantu prezentoval na veřejné debatě občanů se zastupiteli Městské části Praha 8 dne 30. října 2012 zastupitel Matěj Fichtner. Ani IPODEC ani MČ Praha 8 zjevně o tyto alternativy neprojevily aktivní zájem.

Velmi **reálnou alternativou** je **výměna pozemků** v rámci k.ú. Střížkov, která by ve výsledku znamenala **přesun provozních ploch IPODECu cca 200 metrů od sídliště směrem ke hřbitovu a zahradnictví**. Tímto seriózním námětem, podloženým předběžným projednáním s vlastníky dotčených pozemků, se **IPODEC vůbec nezabýval!**

Jako další alternativa, i když z hlediska životního prostředí pro obyvatele sídliště nejméně vhodná, nicméně přijatelnější než předložená dokumentace, je **rozpracování varianty vybudování napojení areálu IPODEC k ulici K Zahradnictví**. Předložená dokumentace se o této variantě zmiňuje nadále jen jako o potenciální a rezervní, přestože byla již v připomínkách k záměru v roce 2012 popsána a dokonce předjednána se správcí příslušných pozemků. Obě varianty jsou znázorněny na obrazové příloze č. 1 (str. 18).

Požadujeme, aby úřad trval na zvážení dalších variant a aby o to byla dopracována dokumentace, která se následně posoudí. Jednou z dalších variant by mělo být, že zde bude pouze administrativní sídlo společnosti.

1.4 Rozpor záměru s územním plánem

Záměr je v rozporu s územním plánem, stavebním zákonem a prováděcími vyhláškami, zejména vyhláškou č. 501/2006 Sb., a také v rozporu s řadou dalších strategických, koncepčních a akčních plánů hlavního města Prahy a státu (boj s hlukem, zachování zeleně, trvale udržitelný rozvoj).

- Jde o pozemky funkčního využití SV (všeobecně smíšené), které **vylučují vjezd těžké nákladní techniky**. Předmětem záměru je právě řešení vjezdu těžké nákladní techniky, **záměr proto není v souladu s územně plánovací dokumentací!** (viz obrazová příloha č. 2, str. 19)
- Stanovisko stavebního úřadu Městské části Prahy 8 je vágní a neobsahuje všechny relevantní informace z ÚP, např. odkaz 1a v OOP č. 6 - jako drobná nerušící výroba **nelze v tomto případě povolit** klempírny, lakovny, truhlárny, betonárky a **další provozy vyžadující vstup těžké nákladové dopravy do území** a dále čerpací stanice pohonných hmot. Stanovisko není příliš konkrétní, pouze odkazuje na to, že záměr je znám z předchozího územního řízení. Není zde přímo explicitně uvedeno, s kterou činností funkčního využití je záměr v souladu, a je zde pouze tučně zvýrazněno: **malé sběrné dvory**. Závěr zní, že není v rozporu s funkčním využitím daného pozemku. **Požadujeme, aby bylo jasně uvedeno, s kterou částí územního plánu je v souladu, protože tento záměr vyžaduje vstup těžké nákladové dopravy do území.**

Podrobněji rozvádíme naši argumentaci, proč se nám jeví návrh záměru v rozporu s územním plánem, v příloze 1 – Rozpor záměru s územním plánem (str. 13).

1.5 Chybějící zdůvodnění výjimečně přípustné stavby

Záměrem je překročit 60 % přípustného funkčního využití plochy. Pokud má jít o výjimečně přípustné využití, k němuž nevidíme důvod, **zásadně chybí v dokumentaci informace, kdo výjimku povolil**

a proč. Požadujeme dodržení postupu při umísťování výjimečně přípustné stavby (**Opatření obecné povahy č.6/2009**). **Obecné vyjádření MČ Praha 8 a architekta MČ Praha 8, že souhlasí se záměrem, nepovažujeme pro tento účel za dostatečné.**

Máme důvody se domnívat, že už dosavadní provoz v areálu IPODEC – Čisté město probíhá v rozporu s územním plánem, se stavebním zákonem a prováděcími vyhláškami Prahy. Dne 17.8.2012 jsme na základě zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím žádali Úřad Městské části Praha 8 mj. o poskytnutí kopií všech stavebních rozhodnutí a kolaudačních rozhodnutí týkajících se pozemků parc. 527/64, 527/65, 527/110 a 527/111 a všech staveb na nich umístěných. Současně jsme žádali o provedení kontroly a poskytnutí jednoznačného písemného vyjádření stavebního úřadu, že předmětné pozemky a stavby jsou využívány v souladu se stavebními a kolaudačními rozhodnutími, případně jejich ekvivalenty, a **se stávajícím územním plánem HMP**. Z žádného poskytnutého dokumentu ani z vyjádření stavebního úřadu však nevyplynulo, že na stavbu objektů a provoz v areálu IPODEC – Čisté město byl udělen souhlas pro výjimečně přípustnou stavbu (dle opatření obecné povahy č. 6/2009).

1.6 Hmotný majetek občanů

V záměru se opakovaně na str. 69 a 95 konstatuje jednou větou, že "v okolí realizovaného záměru se nevyskytuje hmotný majetek vyžadující zvláštní ohledy".

Toto je **arogantní výsměch stovkám majitelů bezprostředně sousedících bytů**, jejichž tržní hodnota již současnou existencí stávajícího provozu a zejména záměrem rozšíření dramaticky poklesne.

1.7 Další chybějící náležitosti dokumentace

Nedostatečné jsou informace o stávajícím stavu životního prostředí konkrétně v řešené oblasti, kapitola C, „Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území“. Zejména není zvaženo dosavadní využívání území a priority jeho trvale udržitelného užívání a schopnost přírodního prostředí snášet zátěž se zvláštní pozorností na:

- území hustě zalidněná (k.ú. Střížkov má nadprůměrnou hustotu obyvatel 4720 občanů/km² a
- území zatěžovaná nad míru únosného zatížení (hluk, doprava, emise z dopravy).

Proto není možné, aby závěry zněly, že záměr nezhorší životní prostředí, když nebyl popsán stávající stav a nebylo provedeno řádné zhodnocení z hlediska synergického působení dalších okolních vlivů (elektrosmog z blízké transformovny PRE, nárůst provozu dálnice,...).

1.8 Zpochybnění závěrů hodnocení záměru

Formulace zpracovatele oznámení (část C. 3, str. 69) jsou značně nepřesné až vágní, například formulace, že by „...záměr neměl výrazněji ovlivnit stávající parametry životního prostředí“ svědčí o **značné míře nejistoty** autora při formulaci těchto závěrů a neříkají ve skutečnosti nic o tom, zda záměr bude či nebude mít vliv na životní prostředí. Toto dokládáme v dalších kapitolách našeho vyjádření. Formulace autora oznámení totiž **fakticky znamenají to, že by záměr i mohl výrazněji ovlivnit stávající parametry životního prostředí**. Podle takovýchto nekonkrétních hodnocení **nelze kvalifikovaně rozhodovat o záměru**.

2. Zhodnocení a výhrady k obsahu oznámení o posuzování vlivů na životní prostředí

2.1 Hluková studie

Na základě našich námitek ve fázi zjišťovacího řízení byla zpracována nová akustická studie. Bohužel její závěry nelze považovat za relevantní. Je totiž založena na měření hluku způsobeného provozem v areálu IPODEC - Čisté město, které bylo provedeno 12.9.2012 od 8:50 do 8:50 dne 13.9.2013. Jak jsme poté informovali odbor životního prostředí MHMP (viz příloha), celá akce byla nedůstojnou fraškou a mrháním vynaloženými prostředky. Proběhla za pečlivé přípravy firmy IPODEC, a to s následujícími opatřeními:

- Značná část techniky (zejména nákladních vozů) byla na dobu měření odvezena z areálu a v noci parkovala mimo areál, takže se výrazně snížil počet průjezdů vozidel. Můžeme dokladovat fotografiemi zaplněnosti areálu v době měření a v době normálního provozu (viz příloha na str. 16).
- V období mezi 22. a 23. hodinou, kdy dosahuje podle našeho vlastního měření hluková zátěž způsobená vozidly IPODECu hodnot přesahujících hlukovou normu, nevyjelo z areálu IPODEC ani jedno vozidlo, pouze krátce před 22. hodinou tři vozidla. O den později, kdy již měření neprobíhalo, vyjely tři vozy krátce před 22. hodinou a tři vozidla po 22. hodině, v běžném režimu jich zpravidla bývá i více.
- Řidiči byli zřejmě vhodně instruováni, takže se rozjížděli a řadili velmi citlivě – nesrovnatelné s každodenní praxí.
- Řada obyvatel konstatuje, že za celé období měření nebylo zaznamenáno postávání vozidel s bezdůvodně dlouhé minuty spuštěným motorem, opět častý případ, na který v minulosti opakovaně neúspěšně poukazovali.

Odbor životního prostředí MHMP posoudil naše informace jako zásadní, a proto je poskytl zpracovateli dokumentace Ing. Radku Píšovi (viz příloha č. 3, str. 15 – Dopis odboru životního prostředí MHMP a příloha č. 4, str. 17 – Odpověď odboru životního prostředí MHMP), ten je však zjevně zcela ignoroval.

Že jsou naše výhrady oprávněné, potvrzuje i dopravní studie, v níž jsou zaznamenány výsledky dvou dopravních průzkumů – námi kritizovaného z 11. a 12.9.2012 a o dva roky staršího z 27.5.2010. Z nich vyplývá, že mezi 6. a 7. hodinou ranní, kdy je hlukové zatížení z provozu vozidel IPODEC největší, bylo zaznamenáno **v roce 2010 celkem 31 výjezdů**, případně příjezdů vozidel IPODEC, zatímco **v roce 2012 pouze 17 vozidel**. Tento nepoměr potvrzují rovněž údaje z měření provozu, který provedli členové našeho sdružení dne 18.4.2012, kdy jsme zaznamenali mezi 6. a 7. hodinou 26 vozidel a dne 12.7.2013 celkem 24 vozidel (a to se jednalo již o méně intenzivní, „prázdninový“ provoz).

Podobný nepoměr je zřejmý i při srovnání celkového počtu výjezdů a vjezdů vozidel IPODEC při oficiálním měření 11. a 12.9.2012 a naším neoficiálním měřením dne 18.4.2012, kdy oficiálně bylo zaznamenáno za 24 hodiny 147 výjezdů a příjezdů (a 105 mezi 6. a 14. hodinou) a při našem měření za 24 hodiny 206 výjezdů a příjezdů (a 146 mezi 6. a 14. hodinou).

Pokud tedy při zpracování akustické studie (str. 7) bylo pro modelování hypotetického navýšení provozu přidáno navíc 20 výjezdů a 20 vjezdů těžkých vozidel, pak toto hypotetické navýšení téměř odpovídá současnému stavu a pro účely akustické studie mělo být navýšení podstatně vyšší.

Kromě toho výpočty neuvažují předpokládané zvýšení počtu vozidel v rozšířeném areálu IPODEC, vycházejí z informace vedení firmy IPODEC, že počet 75 vozidel zůstane stejný. Toto číslo se však týká celkového počtu vozidel ve vlastnictví IPODECu, zatímco v areálu Beštákova parkuje podle našeho sledování maximálně 50 vozidel (více se na plochu stávajícího areálu ani nemůže vejít). To znamená, že po rozšíření by se jejich počet zvýšil minimálně o 50 procent, což by významně ovlivnilo všechny sledované hodnoty.

Akustická studie rovněž nezohledňuje vozidla zaměstnanců, která nyní parkují na veřejných parkovištích mimo areál a jsou považována za 'ostatní provoz na Beštákově mimo vozidla IPODECu'. Pokud dojde k realizaci parkoviště pro osobní vozy v areálu, může se jednat až o 31 vozů, které nyní hluková studie neuvažuje.

Dokumentace uvádí, že ve výhledu roku 2020 zůstane dosavadní běžný provoz beze změny, tzn. nedojde k navýšení počtu vozidel, pouze budou používat i rozšířenou část provozovny. Toto tvrzení společnosti IPODEC může být pravdivé jen z poloviny, tzn. že nedojde k navýšení počtu vozidel. Vzhledem k tomu, že každoročně se zvyšuje o 5 až 10 procent množství odpadů na území hl. m. Prahy, které je třeba odklidit, je téměř jisté, že i výkony společnosti IPODEC se budou zvyšovat. A toho lze dosáhnout i zapojením většího počtu vozidel do vícesměnného provozu. Tomuto předpokladu ostatně napovídá i kapacita nástavby objektu stávající administrativní budovy, ve které by mělo vzniknout zázemí pro zhruba 80 řidičů a 100 dělníků.

Na základě výše uvedených důvodů **žádáme o zpracování nové nezávislé akustické studie**, při které bude přihlédnuto k našim připomínkám a zejména **bude zajištěno měření hluku a monitorování provozu za běžných provozních podmínek**, nikoli za záměrného omezení provozu ze strany společnosti IPODEC. **Měření je třeba provést rovněž v období intenzivnějšího a na zahřívání motorů náročnějšího provozu v zimních měsících.**

Pro závěry hlukové studie, dopravní studie i rozptylové studie je velmi důležitým vstupním údajem počet vozidel, parkujících ve stávajícím areálu IPODEC. Z našeho vlastního pozorování je zřejmé, že zde určitě neparkuje IPODECem udávaný počet 75 vozidel. Ke stejnému závěru by musel dojít i zpracovatel záměru pouhým porovnáním plochy, která je v areálu k dispozici pro parkování, s rozměry 75 uváděných vozidel. Skutečný počet parkujících vozidel odhadujeme o čtvrtinu až třetinu menší. **Žádáme proto o předložení kolaudačního rozhodnutí, ze kterého by vyplynulo, na jaký počet vozidel byla provozovna IPODEC kolaudována.** Mezi dokumenty, které nám poskytl Úřad Městské části Praha 8 na základě zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, žádné takové rozhodnutí nebylo.

2.2 Imisní zátěž

Rozptylová studie (dále RS) přes svůj rozsah působí nevyváženě, nevěrohodně a obsahuje řadu nepřesností. Dále uvedeme naše námitky a výhrady.

V části „Údaje o zdrojích“ bychom očekávali přehledný výčet zdrojů znečištění. To, že zde nejsou jmenována například osobní vozidla zaměstnanců (i když jsou později v tab. 36 hodnocena) nebo vozidla návštěvníků IpoDec (hodnocena nesystematicky jen v hlavním dokumentu) zavdává podnět k obavám, že autor některé zdroje znečištění opomíjí vůbec.

Studie poskytuje neúměrně mnoho místa méně významným zdrojům znečištění, jako čerpací stanice PHM.

Data ve studii nejsou konzistentní s hlavním dokumentem. V něm se uvádí, že plnění nádrže naftou bude probíhat **3 x za měsíc**. V RS je uvažováno s ročním stáčením 250 000 l nafty, což při objemu stočené nafty 4 800 l znamená **4,3 plnění za měsíc**. Na obou místech se pak s těmito údaji operuje, jaká bude skutečnost?

Pro výpočet emisí těkavých organických látek (VOC) ze stáčení PHM je použita poloviční hodnota emisního faktoru (pro emise VOC z výdeje PHM také poloviční hodnota emisního faktoru). Proč právě a jen polovina? Chybí vysvětlení.

Většina propočtů a odhadů zatížení z dopravy vychází z odečtu počtů průjezdů vozidel při zmanipulovaném hlukovém měření 11.-12.9.2012 (viz naše reakce na hlukovou a dopravní studii na jiném místě a rovněž **příloha X**). Skutečné hodnoty běžného provozu jsou o 1/3 vyšší, což zásadním způsobem ovlivnilo a znehodnotilo celou řadu dalších výpočtů.

V tabulce č. 10 „Vstupní údaje o stávajícím plošném zdroji - parkovací plochy“ se uvádí, že průměrné ujeté vzdálenosti k jednomu parkovacímu místu činí cca 10 m. Pouhé nahlédnutí na plánec parkovacích míst IPODECu ukazuje, že ve skutečnosti půjde o 2-3 násobek. Opět tedy výpočty založené na tomto údaji je třeba přehodnotit.

Navíc je třeba připočítat a do výpočtů zahrnout příspěvek průjezdů osobních vozů zaměstnanců. Ty v současnosti parkují na veřejných parkovacích místech, podle záměru budou parkovat uvnitř areálu na parkovišti pro 31 vozů.

Uvažuje se pouze zátěž z provozu dopravy v době mezi 6 – 15 hodinou. Příspěvkem emisí ze zbývajících výjezdů (dle našich pozorování cca 40ti) ve zbývajícím čase se autor studie elegantně vyhýbá tvrzením, že je neumí zohlednit.

Řeší se pouze příjezdy a odjezdy osobních vozidel z parkovacích ploch v době od 6 do 15 hodin v rámci uvažovaných provozních dnů (pondělí - sobota). Pracovním dnem IPODECu, byť s menším provozem, je ale také neděle.

Pro výpočty emisí z liniových zdrojů (ulice Beštákova) jsou použity emisní konstanty pro standardní jízdu nákladního vozu. Nepřihlíží se vůbec k vyšší tvorbě emisí související s postupným řazením převodů vozidel rozjíždějících se do stoupání po délce zhruba 100 metrů po výjezdu z areálu.

Do výpočtu emisí nejsou zahrnuty starty vozidel (studené starty) a chod motoru naprázdno, které jsou stávající běžnou praxí oznamovatele zejména v zimě, kdy naprázdno běží všechna parkující těžká nákladní vozidla i několik hodin, přičemž jedna minuta chodu naprázdno se rovná ujetí 1 km.

Zanedbání tohoto způsobu provozování mobilní techniky zcela znehodnocuje závěry rozptylové studie.

V RS není řešena resuspendovaná prašnost, zpracovatel neučinil žádné kroky k tomu, aby se s touto problematikou vůbec nějak vypořádal.

V obrázku č. 4 resp. č. 8 jsou zakresleny parkovací plochy v rozsahu menším než skutečném resp. plánovaném.

V RS se tvrdí, že nejbližší obytná zástavba se od areálu nachází ve vzdálenosti cca 45 m jižním až jihovýchodním směrem. Není to pravda. Doprava je nepochybně součástí záměru, největší exhalace pocházejí z rozjezdu vozidel na vozovce po výjezdu z areálu. Vzdálenost nejbližší obytné zástavby takto je **20 - 25 metrů**.

Imisní charakteristiky oblasti záměru byly převzaty podle údajů měřicí stanice Praha – Kobylisy (strana 53). Tato stanice je umístěna v místech s naprosto minimální zátěží (v areálu ČSAV). Přenášet hodnoty z této stanice do našeho prostředí je naprosto zcestné.

Hodnocené území je obklopeno na východě dálnicí D8, na západě čtyřproudovou komunikací Ďáblická, na jihu frekventovanou Střelničnou, na severu zatížené elektrickým smogem z rozvodny PRE a vedením VVN. Další příspěvky přicházejí ze servisu a STK MYNOS a autoservisu RENAULT na západě.

Podle kap. 4.3 „Diskuze výsledků“ vidíme, že v naprosté většině ukazatelů dojde po realizaci záměru ke zhoršení hodnot oproti současnému stavu. Bez ohledu na to, že hodnoty snad ještě nemají bezprostředně ohrožovat lidské životy, pokládáme zásadní dotaz: **Proč dochází k navýšení, když na mnoha jiných místech dokumentace záměru se tvrdí, že IPODEC záměrem nenavýšuje provoz, počty vozidel, stavy? Kam až může situace dojít při další nepochybné expanzi IPODECu, zůstane-li v současné lokalitě?**

RS ignoruje zaběhlou praxi využívání tzv. kritického scénáře, tedy zahrnutí všech zdrojů a jejich největší emisní vydatnosti.

K závěrům rozptylové studie:

Naprostá většina použitých výchozích údajů je buď z chybně převzatých podkladů a často i záměrně výrazně podhodnocena. Celá studie pak vychází silně tendenčně ve prospěch pro investora. Závěry nedávají pro daný záměr dostatečnou důvěryhodnost a nelze je považovat za dostatečně validní.

2.3 Biologický průzkum

Studie uvádí, že v případě plochy určené k vykácení jde o plochu se sezónním výskytem zvláště chráněných druhů *Bombus terrestris* (čmelák zemní), *Bombus lapidarius* (čmelák skalní) a *Oxythyrea funesta* (zlatohlávek tmavý). Tvrdí se zde, že vykácením řešené plochy se do populace nezasáhne, protože obdobné plochy s porosty šípkových růží, bezu se nachází na sousedních plochách. To je velmi necitlivý přístup k přírodě, takto bychom mohli vykácet postupně všechnu zeleň. Z hlediska případného kácení zeleně upozorňujeme, že **podle nové vyhlášky č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení je potřeba posuzovat zapojený porost jako celek** a v ploše nad 40 m² není možné ho jen tak pokácet.

Biologický průzkum fauny se zdá zpracován solidně, nicméně již ve zjišťovacím řízení EIA předložili občané sídliště Střížkov řadu fotografií, které dokládají výskyt srnců, zajíců, hnízdění chráněných druhů ptactva, jako Drozd cvrčala (*Turdus iliacus*), silně ohrožený a chráněný druh, a dále Drozd kvíčala (*Turdus pilaris*), Holub hřivnáč (*Columba palumbus*) a Slavík obecný (*Erithacus megarrhynchus*).

2.4 Dendrologický průzkum

Současný stav pozemku přispívá svou zelení ke zlepšení kvality ovzduší v naší oblasti. Plánovaná likvidace výrazně větší poloviny pozemku by zrušila další zeleň (jedná se přibližně o 8000 m² plochy). V kapitole 3.1 se několikrát odkazuje na zákon, není však uvedeno, o jaký se jedná.

V závěru průzkumu se uvádí, že ekologická hodnota kácené zeleně je 346 078 Kč. Hlavní dokument ale situaci zlehčuje označeními „neperspektivní, náletová“. V dokumentu se hovoří o náhradní výsadbě, nikde se ale nedozvíme, v jaké skladbě (počty) a jaké hodnotě to má být. Požadujeme tyto údaje doplnit.

2.5 Dopravní studie

Údaje o průjezdech v ranní a odpolední špičce z obou citovaných průzkumů nezohledňují výjezdy vozidel z jiných stanovišť, které by s rozšířením parkoviště byly převedeny do prostoru Beštákova.

Ulice Beštákova byla postavena jako jediná přístupová cesta do sídliště Střížkov. Její parametry nepředpokládají pravidelnou zátěž těžkou nákladní dopravou. O úrovni jejího podloží svědčí i potřeba častých oprav.

Studie, ale ani záměr neuvažuje o jakémkoliv nárůstu, přestože k němu bude docházet v budoucnosti. Plán odpadového hospodářství MHMP uvažuje o každoročním navýšení odpadu o 5 - 10 % v Praze a tomu musí zákonitě odpovídat pravidelné navýšování intenzity činnosti firmy IPODEC a nárůstu počtu vozidel. Další navýšování lze očekávat z důvodu získávání dalších zákazníků ze strany IPODEC, což již s veřejným zájmem občanů Prahy 8 nemá nic společného. O tom, že ve skutečnosti plánuje společnost IPODEC další rozvoj, svědčí například i plánovaná 50% rezerva pro šatny řidičů i obdobné navýšení počtu parkovaných vozidel v areálu Beštákova.

Ačkoliv tedy záměr hovoří o tom, že se nepředpokládá nárůst, dopravní studie musí vzít v úvahu i potenciální nárůst frekvence výjezdů ze zde plánovaných parkovaných vozidel.

Rozpory dopravní studie a oznámení – odlišné počty dopravních prostředků firmy IPODEC, nesrovnalosti ve výpočtu potřebných parkovacích míst pro zaměstnance firmy (administrativa, dělníci a řidiči). Pro výpočet počtu míst bylo použito číslo 70 osob na směnu, maximální počet zaměstnanců **ale představuje až 249 osob**. V dokumentu se rovněž nikde neuvádí, že provoz bude směnný a kolik směn zde bude. Požadujeme výpočet přepracovat. Není možné, aby za 2 roky přijali další zaměstnance s tím, že je třeba navýšit kapacity, když s nimi je již v záměru uvažováno. Záměr musí být posuzován jako celek, tzn. podle maximální kapacity. Obáváme se, že se zde jedná o klasickou „salámovou metodu“ tolik známou z dopravních staveb, kdy se postupně bude areál rozšiřovat a jednotlivé kroky se budou posuzovat zvlášť.

2.6 Architektonická studie

Záměrem je překročeno 60 % přípustného funkčního využití plochy. Pokud má jít o výjimečně přípustné využití, k němuž nevidíme důvod, **zásadně chybí ve studii, kdo výjimku povolil a proč.** V dispozičním řešení budovy se uvádí v 1. NP šatna mužů 77 míst + 22 míst rezerva, ve 2. NP šatna řidičů 63 míst + 35 míst rezerva. Z toho vyplývá předpoklad více než 50procentního navýšení počtu řidičů a tudíž i počtu výjezdů. K tomuto faktu by měly přihlížet studie rozptylová, hluková a dopravní. V nich se ovšem vychází z nepravděpodobného předpokladu, že k žádnému rozšiřování nebude docházet.

V hlavním textu záměru investora (str. 14) se uvádí, že rozšíření stávajícího areálu Bešťákova bude bez navýšení počtu vozidel, pracovníků nebo intenzity dopravy. Přitom architektonická studia je s tímto tvrzením v zásadním rozporu. I kdyby to byl až rok 2020, ve kterém se již nyní připouští nárůsty, mělo by být navýšení zahrnuto do studií. Až se po navýšení ukáže, že jsou limity překročeny, bude složitější problém řešit.

V návrhu se jako částečná náhrada stávající zelené plochy uvažují listnaté stromy se střední korunou, ale neuvádí se, v jakém počtu a kde budou umístěny.

Další nepřesnost v architektonické studii je na str. 3 - plocha záměru nenáleží do rozvojové monofunkční plochy, ale podle územního plánu a stanoviska úřadu do: „**území sloužící pro umístění polyfunkčních staveb nebo kombinaci monofunkčních staveb pro**“.

2.7 Světelný smog

Nesouhlasíme s navrženým způsobem areálového osvětlení s ohledem na bezprostřední blízkost panelových domů a s ohledem na hnízdění chráněných druhů ptactva na předmětných pozemcích (a rovněž okolních pozemků se zelení), osvětlení bude neúměrně a nežádoucím způsobem přispívat ke světelnému zamoření okolí zóny určené k bydlení. Navýšení světelného znečištění bude nesporně mít obtěžující účinky.

2.8. Další připomínky

- **Informace z oznámení, ze kterých lze usuzovat, že areál není zkolaudován na současný rozsah provozu:**
 - Str. 17 – upozorňuje na problémy s organizací dopravy v areálu, zejména parkování. Není známo, kolik zde skutečně parkuje nákladních a ostatních vozidel a kolik parkovacích stání je ve skutečnosti zkolaudováno.
 - Str. 17 – probíhají naprosto zbytečné pojezdy techniky a aut v areálu
 - Str. 19 – komunikace v areálu nejsou dimenzovány na větší pravidelný provoz těžkých nákladních vozidel – dále nevyhovuje šířka vozovek a poloměry zatáček

▪ **Další nesrovnalosti a připomínky**

- Str. 17 – V současné době parkují firemní osobní vozidla na veřejných parkovacích místech. Plánované umístění těchto vozidel (do počtu 31) do parkoviště uvnitř areálu není zohledněno v dopravní ani hlukové studii.
- Str. 27 – vodní hospodářství – je zde uvedeno, že se nezvýší spotřeba pitné vody. Bude zde až 249 zaměstnanců a nepředpokládá se zvýšení spotřeby vody? Byl proveden výpočet potřeby pitné vody?
- Výdejní plocha čerpací stanice by měla být zastřešena, aby nedocházelo k nežádoucímu mísení se srážkovými vodami – viz. § 39 odst. 4 a) zákona o vodách v platném znění
- Str. 29 – je zde uvedeno, že nedojde ke sledovatelné změně intenzity dopravy. Vzhledem k tomu, že se navýší počet parkovacích míst pro nákladní vozidla na 75, že zde bude 37 nových parkovacích míst pro osobní vozy a naroste počet zaměstnanců – až na 249, považujeme tuto informaci za nesprávnou.
- Str. 30 – zde je uvedeno, že záměr nevyvolá potřebu změny stávající dopravní infrastruktury. Ulice Beštáková ale není dimenzována pro pravidelný provoz těžké nákladní dopravy.
- Str. 45 – nesouhlasíme s informací, že nedojde ke zvýšení produkce odpadních vod splaškových, když max. počet zaměstnanců bude až 249. Je provedený výpočet produkce odpadních vod?
- Str. 88 je uvedeno, že se nepředpokládá monitoring vlivu na životní prostředí, jaký bude kontrolní systém podle § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a v souladu s vyhláškou č. 450/2005 Sb.?

▪ **Posypové materiály**

V dokumentu se hovoří o realizaci nových ploch pro posypové materiály a vybudování dvou přístřešků pro posypové materiály. Pravděpodobně tedy dojde k navýšení skladovacích kapacit posypového materiálu a zvýšení objemu skladovaného materiálu, obé je nutno kvantifikovat. Jaké materiály zde jsou a budou skladovány. Jedná se o vodě závadné látky?

Ačkoliv je uvedeno, že v lokalitě dochází k překračování imisních limitů, konkrétní posouzení vlivů ze skladování a manipulace s posypovými látkami zcela chybí.

Ani dopravní, ani hluková studie vliv dopravy a manipulace s těmito materiály nezohledňují.

3. Přílohy

Příloha 1 - Rozpor záměru s územním plánem

Záměr má být umístěn na ploše: **SV - všeobecně smíšené**

Území sloužící pro umístění polyfunkčních staveb nebo kombinaci monofunkčních staveb pro bydlení, obchod, administrativu, kulturu, veřejné vybavení, sport a služby všeho druhu, kde žádná z funkcí nepřesáhne 60 % celkové kapacity území vymezeného danou funkcí.

Funkční využití:

Bydlení, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 5 000 m² prodejní plochy, stavby pro administrativu, kulturní a zábavní zařízení, školy, školská a ostatní vzdělávací a vysokoškolská zařízení, mimoškolní zařízení pro děti a mládež, zdravotnická zařízení, zařízení sociální péče, zařízení veřejného stravování, ubytovací zařízení, církevní zařízení, stavby pro veřejnou správu, sportovní zařízení, služby, hygienické stanice, veterinární zařízení v rámci polyfunkčních staveb a staveb pro bydlení, **drobná nerušící výroba^{1a}**, čerpací stanice pohonných hmot bez servisů a opraven jako nedílná část garáží a polyfunkčních objektů, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, sběrný surovin, malé sběrné dvory.

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy, garáže.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Víceúčelová zařízení pro kulturu, zábavu a sport, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 15 000 m² prodejní plochy, zařízení záchranného bezpečnostního systému, veterinární zařízení, parkoviště P+R, čerpací stanice pohonných hmot bez servisů a opraven, **dvory pro údržbu pozemních komunikací**, sběrné dvory, zahradnictví, stavby pro drobnou pěstitelskou činnost a chovatelství.

Jako výjimečně přípustné bude posuzováno i umístění některé z obecně přípustných funkcí ve všeobecně smíšeném funkčním využití v podílu celkové kapacity vyšším než 60 %.

Odkaz 1a : ^{1a} jako drobná nerušící výroba nelze v tomto případě povolit klempírny, lakovny, truhlárny, betonárky a **další provozy vyžadující vstup těžké nákladové dopravy do území a dále čerpací stanice pohonných hmot.**

Ve vyhlášce č. 501/2006 Sb. nejsou přesně definované plochy všeobecně smíšené, pouze smíšené obytné – viz. § 8, ale je zde napsáno v odst. 2 následující: Do ploch smíšených obytných lze zahrnout pouze pozemky staveb a zařízení, **kteřé svým provozováním a technickým zařazením nenarušují užívání staveb a zařízení ve svém okolí a nesnižují kvalitu prostředí souvisejícího území**, např. nerušící výroba a služby, zemědělství, které svým charakterem a kapacitou nezvyšují dopravní zátěž v území.

Pozemky sousedí přímo s plochami:

OB – čistě obytnými a NL - zeleň, v blízkém dosahu je SP - sportoviště.

Zejména při záměru převést tyto pozemky na typ funkčního využití TI jsou takováto sousedství naprosto nelogická a minimálně v pražském rozsahu unikátní.

Dle členění územního plánu by vhodné umístění pro tento záměr bylo v plochách VS:

VS - výroby, skladování a distribuce

Území sloužící pro umístění zařízení výroby a služeb všeho druhu, včetně skladů, skladovacích a distribučních ploch.

Zařazení do těchto ploch se používá zejména z důvodu intenzity dopravy a jejich negativních vlivů.

Příloha 2 Zohlednění stavu životního prostředí

Stav životního prostředí v k.ú. Střížkov – negativní vlivy

K.ú. Střížkov je k.ú. s vysokým podílem ostatních ploch a zastavěného území a dále území s nulovou plochou lesní a s nulovou plochou vodní a velmi nízkým podílem zemědělské půdy oproti průměru celého hl. města Prahy.

Střížkov má výrazně **nadprůměrnou hustotu obyvatel**, a sice 4720 občanů/km². Průměr Prahy je 2518 občanů na km². Tzn. záměrem bude zasaženo mnoho občanů, je zde vysoký podíl využití území.

Dle strategické hlukové mapy je Střížkov **zasažen hlukem z dopravy** (viz mapa – foto č. 5). Sídliště je ze 3 stran obeháno dvouproudými silnicemi a dálnicí. Dle Akčního plánu Prahy proti hluku je komunikace Liberecká jednou z nejvyšších intenzit dopravy v Praze.

Znečištěné ovzduší v Praze – Dle zprávy o venkovním ovzduší Praze pro rok 2010, Státního zdravotního úřadu je uvedeno, že v roce 2010 byly překračovány v Praze imisní a cílové imisní limity suspendovaných částic frakce PM10, NO₂ a PAU. Ve 12 z 19 zahrnutých měřících stanic bylo naplněno kritérium překročení ročního imisního limitu a to zvláště v dopravně exploatovaných lokalitách, jakou lokalita kolem Střížkovského sídliště bezesporu je. Dále uvádí zpráva, jaké onemocnění prokazatelně způsobují zvýšené koncentrace PM10.

Příloha 3 Dopis o.s. Střížkov 8 – Náš domov odboru životního prostředí MHMP k problematickému měření hluku

Magistrát hl. m. Prahy
odbor životního prostředí
Jungmannova 29/35
110 00 Praha 1

V Praze dne 16.9.2012

Věc: Informace o průběhu měření hluku způsobeného provozem v areálu IPODEC – Čisté město

Vážení,

v rámci Vámi nařízeného posuzování záměru „Rozšíření areálu IPODEC – Čisté město, Praha 8“ proběhlo ve dnech 11.9.2012 od 9 hodin do 9 hodin 12.9.2012 měření hluku spojené s monitorováním provozu vozidel. Pokládáme za nutné Vás upozornit, že celá akce byl nedůstojnou fraškou a mrháním vynaloženými prostředky. Proběhla za pečlivé přípravy firmy IPODEC, a to s následujícími opatřeními:

- Značná část techniky (zejména nákladních vozů) byla na dobu měření odvezena z areálu a v noci parkovala mimo areál, takže se výrazně snížil počet průjezdů vozidel. Můžeme dokladovat fotografiemi zaplněnosti areálu v době měření a v době normálního provozu (viz příloha).
- V období mezi 22. a 23. hodinou, kdy dosahuje podle našeho vlastního měření hluková zátěž způsobená vozidly IPODECu hodnot přesahujících hlukovou normu, nevyjelo z areálu IPODEC ani jedno vozidlo, pouze krátce před 22. hodinou tři vozidla. O den později, kdy již měření neprobíhalo, vyjely tři vozy krátce před 22. hodinou a tři vozidla po 22. hodině, v běžném režimu jich zpravidla bývá i více.
- Řidiči byli zřejmě vhodně instruováni, takže se rozjížděli a řadili velmi citlivě – nesrovnatelné s každodenní praxí.
- Řada obyvatel konstatuje, že za celé období měření nebylo zaznamenáno postávání vozidel s bezdůvodně dlouhé minuty spuštěným motorem, opět častý případ, na který v minulosti opakovaně neúspěšně poukazovali.

Jsme velmi rozhořčení snahou vedení firmy IPODEC nečestným způsobem ovlivnit výsledky měření v jeho prospěch.

Žádáme, abychom byli s výsledky měření a zejména odečty průjezdů vozidel neprodleně seznámeni. K porovnání skutečného stavu dodáme monitoring průjezdů vozidel IPODECu provedený svépomocí dne 18.4.2012. Dále můžeme dodat výsledky vlastních měření hluku z více dnů v zimním období. Dále žádáme, aby bylo provedeno nové měření, nejlépe v zimních měsících, kdy se častěji vyjíždí pro posyp vozovek, a to bez možnosti IPODECu připravit "laboratorní" podmínky.

S pozdravem

Jaroslav Winter, místopředseda o.s. Střížkov 8 – Náš domov

Příloha – zaplněnost areálu IPODEC v den měření a za normálního provozu



V den měření 11.9.2012 v 18:10 napočítáno 30 vozidel



O dva dny později 13.9.2012 v 18:15 již pro tuto dobu obvyklejších 40 vozidel

Příloha 4 Odpověď odboru životního prostředí MHMP



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

o.s. Střížkov 8 – Náš domov
Jaroslav Winter, místopředseda
Česákova 424
182 00 Praha 8

SZn.
S-MHMP-0164015/2012/4/OZP/VI

Vyřizuje/ linka
Bc.Linda/5911

Datum
23.10.2012

Věc: Rozšíření areálu IPODEC - ČISTÉ MĚSTO, Praha 8

Vážený pane místopředsedo,

dne 25.09.2012 jsme obdrželi Váš dopis, ve kterém nás informujete o průběhu měření hluku v souvislosti se zpracováváním dokumentace k výše uvedenému záměru v rámci posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen zákon).

Děkujeme Vám za poskytnuté informace. Vzhledem k tomu, že považujeme Vaše informace za zásadní, poskytli jsme je zpracovateli dokumentace panu Ing. Radku Píšovi.

V souvislosti s Vašimi požadavky, na neprodlené seznámení se s výsledky měření a uskutečnění nového měření, a to nejlépe v zimních měsících, Vám sdělujeme, že odbor životního prostředí MHMP se nepodílí na zpracovávání dokumentace, nemá tudíž výsledky měření k dispozici a nemůže žádným způsobem nařídit uskutečnění nového měření.

Bude-li předložena odboru životního prostředí MHMP dokumentace dle zákona, předpokládáme, že tato měření budou obsahem dokumentace a budete mít možnost se s nimi seznámit.

S pozdravem

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

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
tel. 236 001 111, fax 236 007 074
e-mail: ozp@praha.eu, IDDS: 48ia97h

4. Obrazové přílohy

1) mapa znázorňující varianty rozšíření areálu IPODEC



2) vozidla těžké nákladové dopravy



3) zahřívání motorů



Fotografie ze dne 14.11.2012 (horní) a 13.12.2012 (dolní)



4) hluková mapa



Vyjádření k oznámení záměru „Rozšíření areálu IPODEC – ČISTÉ MĚSTO, Praha 8“ předkládá jménem občanského sdružení Střížkov 8 – Náš domov, IČO 22818855:

Jaroslav Winter, místopředseda

V Praze dne 26.7.2013