

Městská část Praha-Satalice

Úřad městské části,

K Radonicům 81, Praha 9 – Satalice, PSČ 190 15

Tel.: 286 851 326, E-mail: urad@mcsatalice.cz

Magistrát hlavní města Prahy
Odbor ochrany prostředí
Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
Ing. Jana Cibulková, vedoucí
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

V Praze-Satalicích 16. 11. 2022

Naše čj.: 734/2022 MČPSAT (uvádějte vždy v odpovědi)

Vaše čj.: MHMP 1917345/2022

Vyjádření k oznámení podle § 6 a přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, o záměru PHA 1164 „Panattoni Prague park Satalice“

Městská část Praha-Satalice jako dotčený územní samosprávný celek v souladu s § 6 odst. 5 a 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí zasílá ve stanovené lhůtě vyjádření k oznámení č. j. MZMP 1917345/2022 ze dne 19. 10. 2022 o záměru „Panattoni Prague park Satalice“ (dále jen “záměr“) v rámci § 7 zákona č. 100/2001 Sb. Oznamovatelem Záměru je společnost Accolade CZ 50, s.r.o., člen koncernu (Sokolovská 394/17, Karlín, 186 00 Praha 8, IČ: 09225081).

Předmětem záměru je výstavba dvou hal pro skladování a distribuci související se zásobováním teplem, plynem a elektrickou energií. Součástí záměru budou zařízení s provozy sloužící pro zajištění zásobování teplem, včetně zdrojů tepelné energie, zásobování plynem a zásobování elektrickou energií, včetně výroby a akumulace elektřiny a datacentrum (administrativní část). Celková plocha stavebního pozemku je 57 469 m², je počítáno se 163 novými parkovacími místy pro osobní vozidla. Záměr je umístěn na území Hl. m. Prahy, k.ú. Satalice. Zahájení stavby záměru je předpokládáno pro rok 2023, dokončení v letech 2025 až 2030.

Připomínky k záměru PHA 1164 „Panattoni Prague park Satalice“

Po zevrubném prostudování zveřejněného oznámení, které bylo zpracováno v říjnu 2022, považujeme za nutné k němu vznést následující připomínky:

I. Připomínky k údajům o záměru

Základním rysem uvedeného záměru je jeho **neurčitost a nepřesnost**. Předmětem záměru má být návrh dvou hal pro skladování a distribuci, zároveň je zmíněna výroba a akumulace elektřiny, která však není dále specifikována (naopak je v některých kapitolách popřena). Některé uvedené údaje jsou zmatečné, navzájem si odporující, informace nejsou dostatečně doložené a zpracované.



2 86 85 13 26

Bankovní spojení
PPF banka a.s.
č. účtu 502655998/6000

IČO 00240711

K oznámení namítáme:

- a) Na str. 7 oznámení je řešena možnost kumulace záměru s jinými záměry. Jsou popsány záměry v území již provozované a dále je konstatováno, že oznamovateli „není známo, že by v dotčeném území byly v současné době projednávány jiné záměry s významným vlivem na životní prostředí, které by měly být součástí tohoto posuzování.“ **V dotčeném území je však plánováno několik záměrů, které budou mít významný vliv na území, a to záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice: Zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“¹ a úsek SOKP 520².** Rovněž je plánována přeložka Budovatelská–Mladoboleslavská, která je zanesena v územním plánu Prahy. Prognóza intenzit dopravy v dopravně-inženýrském posouzení pro výhledové období roku 2045 zohledňuje i rozvoj oblasti podél ulice Budovatelská (rozšíření výrobní zóny a rezidenční bydlení, viz str. 7–8 přílohy č. 6 Oznámení). Se všemi těmito záměry **je třeba pro výhledové období provést hodnocení kumulativních vlivů** (viz také bod II.a níže).
- b) Na str. 8–9 oznámení jsou pod titulkem „Změny v území pozitivní vyvolené záměrem“ popsána rizika havárií v areálu Plnírny Satalice provozovatele Flaga s.r.o. a je konstatováno, že „realizací záměru (...) rizika zaniknou.“ Jedná se o zavádějící tvrzení. Činnost Plnírny Satalice lze ukončit i bez realizace tohoto záměru.
- c) Ve zdůvodnění potřeby záměru na str. 10 je uvedeno, že záměr je invariantní, „jednotlivé varianty byly zvažovány v rámci projektové přípravy, do tohoto dokumentu již vstupuje jediná varianta technologického uspořádání“. Toto považujeme **za nedostatek navrhovaného záměru**, vzhledem k rozsahu území by měl oznamovatel uvést **nástin hlavních variant** a důvody pro volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí.
- d) Na str. 23 oznámení se píše, že „polychlorované bifenyly – bývají v transformátorech staršího data.“ V areálu Plnírny Satalice se nacházejí i další objekty určené k demolici, v nichž nelze vyloučit přítomnost staré zátěže polychlorovanými bifenyly (PCBs).³ V rámci fáze II ekologického auditu – průzkumu znečištění (viz samostatná příloha oznámení) byly odebrány vzorky stavebních konstrukcí (betonové podlahy) vybraných objektů a analyzovány primárně na obsah ropných látek a PAU, posléze pouze část těchto vzorků byla analyzována i na obsah PCBs. **Je třeba doplnit analýzy všech vzorků stavebních konstrukcí relevantních objektů na obsah PCBs** tak, aby mohla být zajištěna jejich bezpečná likvidace, nebo další použití.
- e) Na str. 28 oznámení se k vytápění pro administrativní vestavby píše, že „jako zdroj tepla pro vytápění a větrání bude sloužit plynová teplovodní nízkotlaká kotelna (případně místnost s plynovým spotřebičem) (...) Vytápění a chlazení v administrativní vestavbě bude realizováno pomocí jednotek split (tepelné čerpadlo) (...) Jako vlastní zdroje tepla pro administrativní vestavby jsou navrženy plynové kondenzační kotle.“ **Popis není zcela dobře pochopitelný, jelikož uvádí dva různé způsoby vytápění a neuvažuje vytápění pomocí solárních panelů umístěných na střeších hal** (o jejich umístění a využití se informace v záměru liší.) U vytápění prostoru haly se píše, že „krytí tepelné ztráty (...) v zimním období zajistí vzduchotechnické jednotky s plynovým ohřevem v kombinaci s plynovými infrazářiči. (...) Do budoucna je zvažováno i využití teplených čerpadel vzduch - vzduch, toto řešení je z hlediska vlivů na

¹ https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV1227?lang=cs

² https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP500?lang=cs

³ Široké použití PCBs je popsáno např. zde: <https://www.enviweb.cz/17176>

životní prostředí méně impaktivě než vytápění zemním plynem“ (str. 28 oznámení). Není jasné, proč není již nyní plánováno využití tepelných čerpadel, případně solárních panelů, je-li zvažováno v budoucnu. I vzhledem k tomu, že sám „Záměr bude zabezpečovat (...) instalaci komplexních řešení pro energeticky neutrální domy a byty“ (str. 27 Oznámení), **je žádoucí preferovat vytápění tepelnými čerpadly a solárními panely**. Vzhledem k současné politické situaci a faktu, že „Záměr produkuje CO₂ ze spalování zemního plynu při vytápění“ (str. 69 Oznámení) a další emise (byť nízké), **je volba vytápění plynem nevhodná. Ohřev TUV lze ekologicky realizovat rovněž jinak než plynem** (tepelné čerpadlo, solární panely), zejména pokud má být střecha „plně osazena fotovoltaickými panely. Předpokládaná účinnost je 1 kw na 20 m²“ (viz str. 30 oznámení). **Tento údaj je chybný**, výkon solárních panelů se uvádí v jednotkách wattpeak (Wp) a rozdíl mezi kw a kWp je značný, **výkonnost solárních panelů a využití získané energie v oznámení chybí**. Na str. 28 oznámení se píše, že „předpokládaná teplota v hale je 17°C.“ Oproti tomu na str. 39 oznámení se informuje, že „uvažovaná teplota v hale je 15°C.“ Není tedy ani jasné, jaká teplota je v halách uvažovaná, jak bude FVE využita a to je třeba doplnit.

- f) Na str. 30 je uvedeno, že v první fázi nebude možné využít ČOV a do doby jejího zkapacitnění budou instalovány jímky o velikosti 2x 100 m³. Toto řešení je **v rozporu s nařízením č. 10/2016 Sb. (Pražské stavební předpisy)**, podle něž musí být stavby připojeny ke kanalizaci. Oznamovatel navíc předpokládá srážkové vody ze zpevněné plochy soustředit v retenční nádrži, která bude mít „zanedbatelnou možnost vsaku“ a dále se bude provádět regulovaný odtok do dešťové kanalizace v ul. Budovatelská, která se však v této ulici nenachází. Oznamovatel tak nesplňuje podmínku podle § 5 vodního zákona, aby srážkové vody neodvedl z lokality jejich dopadu, není vyřešeno nakládání s potenciálně znečištěnými vodami z manipulačních ploch u skladů, kdy je podle TNV 75 9011 vsakování nepřipustné. Celkově je **nakládání s odpadními vodami nedořešené**.
- g) Z oznámení na str. 32 vyplývá, že má dojít ke **zrušení vlečky**, jejíž „využití by znamenalo zvýšenou intenzitu nákladní dopravy v okolí“. Tato skutečnost je v rozporu se záměry Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, které požadují **zachování vleček** na produkčních území a jejich rozšíření. Proto by měla být **zachována v celém svém rozsahu**.
- h) Na str. 33 je uvedeno, že na výjezd z areálu v rámci projektu má být navržen přikázaný směr jízdy doleva pro všechna nákladní vozidla. Oznámení **neuvádí počet vozidel nad 3,5 t**, které budou areál obsluhovat a která mohou znamenat zásadní dopravní zátěž pro stávající komunikace. Tvzení, že „doprava se směrem do Satalic nenavýší ani o 1/3 výše uvedených parametrů, neboť bude kompenzována zánikem jiných cest do vzdálenějších oblastí občanů Satalic za prací“ a že „zásobení do Satalic nahradí stávající servisní firmy, tedy ani zde nedojde k navýšení“, **nejsou podložena fakty** a jsou spekulativní.
- i) **Měření intenzit dopravy v době covidu (prosinec 2020) není relevantní**, vykazuje nepřesné hodnoty až o 1/5 a nelze jej považovat za průkaznou srovnávací hodnotu pro vliv na dopravu v území.
- j) Na str. 52 oznámení se u výčtu odpadů z fáze výstavby záměru píše, že „během místního šetření nebyly v rámci brownfieldu identifikovány žádné demoliční odpady u kterých je třeba zvláštního zřetele během demolice. Rovněž prvotní průzkumy neindikují kontaminaci území. Jednalo se o dřevozpracující závod, kde je riziko malé.“ Jedná se o konstatování, které je zcela v rozporu se závěry ekologického auditu a které je pouze překopírované z oznámení nebo dokumentace EIA jiného záměru. **Tabulku předpokládaného stavebního odpadu je třeba rozpracovat na základě výsledků ekologického auditu**.
- k) Ve výpočtech dopravy nejsou zapracována nákladní auta, která mají odvázet odpad, o němž dle oznamovatele nevíme, jestli vznikne. Oznámení na str. 54 uvádí, že „o množstvích a

druzích odpadů, které by... v takovém případě vznikly, lze pouze spekulovat, proto nejsou dále specifikovány“, ačkoli „během servisu a výměny mohou vnikat i další odpady, výčet není úplný, důvodem je pestrá paleta energetických zařízení, které mohou být součástí výměn“. Je uvedeno, že v případě baterií budou tyto předávány bez zbytečného odkladu, tak aby nikdy nebyly skladovány více než je nezbytně nutné – cca 3denní obrátka servisu! To je nutné specifikovat a zohlednit v dalších výpočtech.

- l) V oznámení je na str. 61 uvedeno, že lokalita patří z hlediska znečištění ovzduší mezi průměrné až podprůměrné lokality, problematičtější je **překročení benzo(a)pyrenu** v území. Toto můžeme potvrdit, hodnoty benzo(a)pyrenu byly při jiných zjišťovacích řízeních u dopravních staveb, o nichž oznamovatel tvrdí, že o nich není obeznámen, naměřeny v hraničních hodnotách, proto je **nezbytně nutné posoudit kumulativní vlivy všech záměrů v okolí, jak bylo uvedeno u bodu a).**
- m) V žádném případě **nelze souhlasit** s tvrzeními na str. 68 oznámení, že u emisí z výstavby „jde o zvýšení přechodné, omezené velmi krátkou dobou výstavby, která bude maximálně zkrácena vhodnou organizací celé realizace. Působení těchto vlivů potrvá maximálně několik týdnů během hrubých stavebních prací. Vzhledem k vysoké účinnosti možných opatření, vzdálenosti a rozsahu záměru se jedná o vliv málo významný. Emise spojené provozem dopravních prostředků při výstavbě lze považovat za málo významný vliv.“ Jedná se o obecná bagatelizující tvrzení, která nic konkrétního nedokládají. V kapitole B.I.6 oznámení jsou prezentované fotografie velkého počtu budov a objektů určených k demolici, z čehož lze usuzovat na rozsáhlé demoliční práce coby významný zdroj prašnosti. Na str. 34 oznámení je jako termín zahájení stavby uveden rok 2023 a dokončení stavby je předpokládáno v letech 2025 až 2030, což je dlouhé časové období. Vzhledem k rozlehlosti přestavovaného areálu, významné délce trvání výstavby záměru a blízkosti sportoviště a obytné zástavby je třeba řádně vyhodnotit vliv stavebních prací na životní prostředí a zdraví a pohodu obyvatel.
- n) Tvrzení, že „záměr znamená nahrazení budov budovami, posiluje výrazně zeleň, retence vod v území, ... na střeších jsou fotovoltaické panely, které odebírají dopadající světlenou energii na energii elektrickou“, patří téměř do žánru beletrie.
- o) Na str. 72 je uvedeno, že záměr je v souladu s platným územním plánem. S tímto tvrzením si dovoříme nesouhlasit. Z hlediska porovnání účelu záměru s účelem využití na ploše TVE – energetika, záměr vytváří dojem, že patří podle textové části územního plánu do odstavce „přípustné využití“ a v přiloženém vyjádření oboru územního rozvoje je tak vyhodnocen. Z vyhlášky č. 500/2006 Sb., přílohy č. 7, vyplývá, že textová část ÚP jednotlivý plochám stanovuje „**hlavní využití**“, které záměr podle tohoto oznámení nemá nebo není prokázáno, že v něm převažuje. Zařazení plochy záměru do transformační je navíc chybné, protože transformační plocha by musela být ve stávajícím ÚP vyznačena. Území tedy patří mezi stabilizovaná s funkčním využitím energetika, nikoli zásobování, skladování a distribuce, resp. tzv. datacentrum, které je ve vyjádření rovněž chápáno jako podmíněně přípustné. Záměr nerespektuje stávající míru využití území, překračuje ji několikanásobně, narušuje stávající strukturu využití území a nenavazuje na stávající zástavbu objemem ani výškou budov.
- p) Obsahem kapitoly D.IV oznámení má být charakteristika opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí. Nelze souhlasit se závěrem, že „*technické a technologické řešení bylo popsáno v předchozích kapitolách, součástí tohoto řešení jsou i všechny*

opatření vedoucí k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí. V této kapitole tak není třeba stanovovat žádná další opatření“ (str. 74 oznámení). **Kapitolu D.IV je třeba rozpracovat.** Kromě opatření a doporučení uvedených v ostatních kapitolách oznámení, podpůrných opatření k aktualizovanému PZKO⁴ a samozřejmě i legislativních požadavků je nutné jako závazná definovat i další opatření, a to:

- Z důvodu imisních koncentrací benzo(a)pyrenu pohybujících se v zájmovém území na hranici imisního limitu (viz kapitola 3.6 rozptylové studie) minimalizovat pojezdy automobilů v areálu a zabránit chodu motorů automobilů např. při čekání.
- Z důvodu likvidace části zeleně v zájmovém areálu při výstavbě záměru (viz dendrologický průzkum, příloha č. 4 Oznámení) a skutečnosti, že pálení mokrých i suchých rostlinných zbytků představuje významný epizodní zdroj znečištění ovzduší⁵, je třeba formulovat explicitní zákaz pálení kácené a jinak likvidované biomasy.
- Harmonogram demolic a výstavby koordinovat s aktivitami v blízkém sportovním areálu.
- Funkční zkoušky záložních dieselagregátů nebudou probíhat v časech 20:00-7:00 z důvodů omezení vlivu na akustickou situaci.
- Zohlednit míru rizika obtěžování hlukem v případě třísměnného provozu.

II. Připomínky k rozptylové studii

Rozptylová studie (dále RS) pro posuzovaný Záměr byla v říjnu 2022 provedena modelem SYMOS'97, který je ve vyhlášce č. 330/2012 Sb. uveden jako jedna z referenčních metod pro imisní modelování. RS pro proces posuzování vlivu stavby na životní prostředí by měla být zpracována dle Metodického pokynu MŽP, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále MP RS).⁶ Tento pokyn v podrobné míře popisuje požadavky na náležitosti RS, což v konečném důsledku zvyšuje její kvalitu a transparentnost. Níže jsou uvedeny připomínky k RS, a to i z hlediska požadavků MP RS.

- a) V RS chybí v úvodu jasný a lehce dohledatelný popis výpočetní varianty. Z popisu výpočtů a výsledků však lze usuzovat na provedení pro výpočtový rok 2025 pro stav po realizaci Záměru. Je však třeba provést rozptylový výpočet i pro výhledové období 20 let od uvedení do provozu, tedy rok 2045 (viz také příloha č. 6 Oznámení), a to rovněž v kumulaci s dalšími záměry plánovanými v zájmovém území (viz bod II.a).⁷ Jinak nelze komplexně vyhodnotit budoucí vývoj imisní zátěže v zájmovém území.
- b) „Záměr jako takový vzniká na místě stávající plínřny plynu (...) Stávající areál projde kompletní přestavbou (...) Součástí projektu je i výstavba (...) venkovních stavebních objektů jako strojovny s nádrží SHZ, trafostanice, vrátnice, zpevněných ploch, parkovacích stání, oplocení areálu, sadových úprav a výstavba příslušných přípojných bodů inženýrských sítí“ (str. 6 Oznámení). Proto lze v období výstavby předpokládat významnou imisní zátěž z dopravy materiálů a vlastních stavebních prací. V kapitole B.I.6 Oznámení jsou prezentované fotografie velkého počtu budov a objektů určených k demolicí, z čehož lze usuzovat i na rozsáhlé demoliční práce coby významný zdroj prašnosti. RS však nebyla provedená pro fázi výstavby Záměru, ačkoli MP RS na str. 3-4 požaduje, že „podrobné modelování je provedeno pro vybrané relevantní látky, které mohou být vypouštěny do ovzduší v rámci realizace, provozu (...) hodnoceného záměru.“ Rovněž je třeba upozornit na fakt, že v jiných

⁴[https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/aktualizace_programu_zlepsovani_kvality_ovzduasi_2020/\\$FILE/OOO-podpurna_opatreni_fin-20210215.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/aktualizace_programu_zlepsovani_kvality_ovzduasi_2020/$FILE/OOO-podpurna_opatreni_fin-20210215.pdf)

⁵ <https://www.jmk.cz/content/25025>

⁶ Viz vnitřní sdělení MŽP, Odboru ochrany ovzduší, k zahájení zjišťovacího řízení k záměru „Pokračování v hornické činnosti – I. etapa Doly Bílina 2019-2035“, ze dne 26.1.2017. Dostupné na https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP471

⁷ Viz např. RS pro záměr „Objekt D8.7 (Mercedes-Benz After-Sales Logistics Center)“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2101?lang=cs)

podkladech pro řízení EIA pro výstavbu záměrů RS provedené byly.⁸

- c) V kapitole 2 RS (Použitá metodika výpočtu) nejsou uvedeny významné limity modelu SYMOS'97 (např. nemožnost aplikace Gaussovských modelů na situace inverzí a bezvětří, deformace proudění v zastavěné oblasti). Neúvedení omezení a nedostatků modelu neumožňuje kritické posouzení výsledků RS. Nejistota stanovení koncentrace matematickým modelem může dosáhnout až 50 %.⁹ Je třeba doplnit kritické posouzení použitého modelu a výsledků výpočtů.
- d) Kapitola 3.1 RS obsahující popis umístění Záměru je zcela nedostatečná. Podle MP RS má v této části uvést zpracovatel popis řešeného území, který zahrnuje popis a mapu umístění zdroje ve vztahu k obytné a jiné zástavbě a popis reliéfu (terénních poměrů) území. Mapové podklady je třeba označit legendou, měřítkem, identifikací souřadného systému a výškopisnými údaji, ze kterých bude patrný reliéf v okolí hodnoceného záměru. Uvedena má být také informace o použitém digitálním výškopisu. Velká část těchto informací v kapitole 3.1 RS chybí.
- e) Kapitola 3.2.1 RS popisuje emise z vytápění. „*Jako vlastní zdroj tepla převážně pro administrativní vestavby jsou navrženy plynové kondenzační kotle o jmenovitém tepelném výkonu 45kW*“ a „*tepelné ztráty skladových částí haly budou pokryty tmavými plynovými zářiči nebo saharami o výkonu 49,5 kW (59 kW) v kombinaci s vytápěcími vzduchovými jednotkami*“ (str. 11 RS). V tabulce „Bilance vytápění“ jsou uvedeny celkem 4 plynové ohřívače vzduchu 34,8 kW, celkem 4 plynové kondenzační kotle 34,4 kW a celkem 17 ks tmavých plynových zářičů 48,0 kW. Z těchto údajů je v tabulce vypočtená roční spotřeba plynu. Popis plynových spotřebičů a jejich výkonů v tabulce nekorresponduje s popisem v textu, výpočet bilance vytápění je proto netransparentní a nedůvěryhodný.
- f) Kapitola 3.2.2 RS popisuje emise z dopravy, a to jako liniové i plošné zdroje. „*Pro stanovení emisních faktorů pro jednotlivé skupiny dopravních prostředků byla použita demoverze programu pro výpočet emisních faktorů MEFA 13*“ (str. 13 RS). Na str. 13 RS jsou uvedené hodnoty rychlostí vozidel, plynulosti provozu a počty vozidel rozlišené na osobní a nákladní automobily zařazené do modelu MEFA a na str. 14 výsledné emisní toky. Výpočet emisí z dopravy a kapitola 3.2.2 RS jsou zpracované nedostatečně a nesprávně, neboť:
- Pro výpočet je třeba použít profesionální verzi modelu MEFA13, která oproti volně šiřitelné verzi má podstatně širší praktické uplatnění.¹⁰ Je s podivem, že zpracovatel RS coby osoba autorizovaná ke zpracování rozptylových studií nemá k dispozici profesionální verzi modelu MEFA13.
 - Emisní model MEFA13 zahrnuje stanovení produkce emisí částic uvolněných do ovzduší v důsledku resuspenze částic na základě metodiky US EPA "AP 42, Compilation of Air Pollutant Emission Factors, Section 13.2.1. Paved Roads" s modifikací. Aplikace této neaktuální metodiky přináší poměrně závažné problémy, spojené se stanovením vstupní veličiny sL (silt loading), definované jako množství částic menších než 75 µm usazených na povrchu vozovky. Jedná se o veličinu, která velmi významně ovlivňuje výslednou emisi. Model MEFA13 je aktualizací předchozího modelu MEFA06, k aktualizaci došlo v roce 2012.¹¹ Oproti tomu

⁸ Příkladem jsou RS pro záměry „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Běchovice – dálnice D1“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP472), „I/12 Běchovice – Úvaly“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP473) nebo „Ekologizace veřejné dopravy Ostrava – Poruba“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MSK2105?lang=cs), kde byl zhodnocen vliv stavebních prací na kvalitu ovzduší.

⁹ Str. 52 RS záměru „Hi tech zpracování plastů včetně povrchových úprav – lokalita Lešná“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV8224)

¹⁰ <https://atem.cz/mefa.php>

¹¹ <https://atem.cz/mefa.php>

program Resuspenze představuje výpočetní aplikaci, která implementuje aktuální verzi (2019) metodiky MŽP pro výpočet emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy. Program Resuspenze je vytvořen jako aktuální alternativní způsob výpočtu emisí z resuspenze prachových částic automobilovou dopravou¹², a proto je třeba jej pro výpočet použít. Správné vyčíslení resuspenze dle aktuální metodiky je důležité, neboť resuspenze prachu činí cca 90 % celkových emisí z dopravy.¹³ Podle § 6 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění se oznámení záměru zpracovává se zohledněním současného stavu poznatků a metod posuzování, nikoli již neaktuálních výpočetních postupů.

- Hodnoty plynulosti provozu zadané do výpočtu emisních toků se pohybují v hodnotách 1-3, což odpovídá plynulému provozu na silnicích v extravilánu (hodnota 1) a plynulému provozu ve městě, kdy vozidla občas zastavují na křižovatkách (hodnota 2-3).¹⁴ Dopravní napojení Záměru je vjezdem na ulici Budovatelská přes křižovatku areálu s touto ulicí a dále má naprostá většina dopravy směřovat přes křižovatku Novopacká (D10) × Budovatelská na dálnici D 10 (str. 41-42 Oznámení). Pro potřeby hodnocení dopravní zátěže v území bylo zpracováno dopravně-inženýrské posouzení, jehož cílem bylo posoudit kapacitu zmíněných křižovatek. Za tímto účelem byl v zájmovém území v prosinci 2020 proveden dopravní průzkum (viz příloha č. 6 Oznámení). V prosinci 2020 ale z důvodu pandemie covid-19 platila řada opatření¹⁵ a celkově v Praze během pandemie významně klesla intenzita automobilové dopravy.¹⁶ Sčítání dopravy tedy bylo provedeno v nereprezentativní časový úsek. Je-li na základě tohoto již tak podhodnoceného sčítání¹⁷ kapacita zmíněných křižovatek hodnocená ve výhledovém roce 2045 jako nevyhovující, je třeba do výpočtu emisních toků z dopravy použít realistickou hodnotu snížené plynulosti provozu rovněž rozlišenou pro jednotlivé varianty výpočtu.
- Rychlost dopravy v plošném zdroji, tedy na areálových komunikacích a parkovišti, byla uvažována 30 km/hod. Realistické je pro plošný zdroj uvažovat rychlost 15-20 km/hod.¹⁸
- Hodnoty rychlostí vozidel, plynulosti provozu a počty vozidel zadané do modelu MEFA jsou v tabulkách na str. 13 RS rozlišené pro jednotlivé „zdroje“, tedy úseky označené číslicemi, pod které spadá vždy určitý rozsah hodnot „L“, resp. „P“. V kapitole 4.2 RS jsou v mapách izoliniemi zobrazené imisní příspěvky Záměru a označeny body „L“ a „P“, avšak zcela nepřehledným způsobem. Do RS je třeba zařadit přehlednou mapu s vyznačenými úseky („zdroji“), pro které byly zvolené hodnoty vstupních parametrů do výpočtu pomocí programu MEFA13.
- Dále je třeba u výpočtu modelem MEFA13 doplnit informace o zvolených hodnotách vytíženosti nákladních vozidel a sklonu komunikací.
- V RS zohledněné intenzity dopravy je třeba popsat dle požadavků MP RS, tj. uvést i údaje o intenzitě dopravy v podobě maximálních hodinových počtů vozidel a pojezdů a složení dle charakteristik vozidel (podíl aut používajících vznětové nebo zážehové motory, případně emisní třídy EURO).
- V RS je rovněž třeba uvést zjištěnou celkovou roční emisní bilanci z dopravy ve smyslu MP RS, nikoli pouze emisní toky.
- Na str. 14 RS se píše, že byla „provedena aproximace pohybu v rámci areálu souborem

¹² <https://atem.cz/resuspenze.php>

¹³ Odpověď ČHMÚ ze dne 25.3.2021 (č. j. CHMI/411/11/2021) na dopis MČ Praha-Ďáblice

¹⁴ Viz uživatelská příručka modelu MEFA13

¹⁵ <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1096902795-studio-6/220411010101203/cast/805826/>

¹⁶ https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/koronavirus-v-cesku-praha-auta-cykliste_2011201509_pj

¹⁷ V predikcích budoucích hodnot dopravy navíc nebyla zohledněna dostavba SOKP a záměr „D10 MÚK Satalice – MÚK Radonice: Zkapacitnění rozšířením na 6-ti pruh“

¹⁸ Viz např. RS pro záměr „Objekt D8.7 (Mercedes-Benz After-Sales Logistics Center)“

(https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC2101?lang=cs) nebo provozní řád parkoviště Nové budovy

Dejvice (NBD) ČVUT v Praze

(<https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fist.cvut.cz%2Fwp-content%2Fuploads%2F2019%2F01%2FProvozn%25C3%25AD-%25C5%2599%25C3%25A1d-parkovi%25C5%25A1t%25C4%259B-NBD.doc&wdOrigin=BROWSELINK>)

plošných zdrojů". Tato věta není pochopitelná. Způsob výpočtu emisí z dopravy coby plošného zdroje je třeba přesně popsat, zejména uvést uvažované délky pojezdů vozidel po areálových komunikacích a parkovišti.

- g) *„Pro účely halu bude umístěn jeden záložní zdroj energie – motorový dieselaagregát“* (str. 30 Oznámení). Emise ze dvou dieselaagregátů (jeden pro každou halu) je rovněž nutné započítat do rozptylového výpočtu, a to včetně emisí z pravidelných zkoušek.¹⁹
- h) V kapitole 3.3 RS jsou nedostatečným a netransparentním způsobem popsané použité meteorologické podklady. U větrné růžice chybí uvedení jejích souřadnic, období, pro které byla zpracována, autora růžice a popis, jak byla počítána, případně verze modelu, jímž byla počítána (viz str. 6 MP RS).
- i) Tabulkové výsledky modelování jsou od str. 21 RS prezentovány pro NO_x, NO₂, SO₂, CO, PM₁₀, PM_{2,5}, BZN a BaP, a to pro každý polutant vždy pro maximální hodinovou, maximální denní a průměrnou roční imisní koncentraci. Grafické zobrazení výsledků je od str. 37 RS provedeno pro průměrné roční, maximální denní a maximální hodinové koncentrace NO_x, průměrné roční a maximální denní koncentrace PM₁₀ a průměrné roční, maximální denní a maximální hodinové koncentrace BaP.
- o Tabulková prezentace výsledků je částečně nadbytečná, neboť pro všechny spočítané imisní koncentrace nejsou definovány legislativní imisní limity.
 - o Zdůvodnění volby grafických výsledků na str. 20 RS (*„Zobrazení izolinií je z důvodu dostatečné reprezentativnosti datových polí s výpočty, povaze jednotlivých posuzovaných substancí provedeno pro reprezentanty emisí spojených s provozem“*) není pochopitelné.
 - o Není jasné, proč je graficky znázorněno prostorové rozložení krátkodobých imisních koncentrací BaP, není-li pro takové koncentrace definován imisní limit. Pro zobrazené imisní koncentrace NO_x je definován imisní limit pouze pro ochranu ekosystémů a vegetace, a naopak grafické zobrazení imisních příspěvků NO₂, pro který je imisní limit vyhlášený pro ochranu zdraví lidí, provedeno není. Chybí i grafické zobrazení pro další polutanty, pro něž byl provedený výpočet a pro které jsou imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí.
- Prezentace výsledků rozptylového výpočtu (imisních příspěvků Záměru) místy nedává praktický smysl.
- j) Tabulky patrně vycházejí z modelovaného využití stávajících kapacit záměru, nejsou zpracovány pro uvažovaný návrh s novými halami – viz tabulka str. 4 RS, kap. 1.1. Výsledky tedy nelze považovat za spolehlivé a zobrazující rozptylové podmínky po dokončení navrhovaného záměru v území.

III. Přípomínky k prognóze záměrem vyvolané dopravy a souvisejícímu výpočtu kapacity ovlivněných křižovatek a k dopravě obecně

Jelikož záměr, jak bylo uvedeno výše, je co do svého reálného využití neurčitý, není jisté, zda při jeho maximálním využití nebude indukovaná doprava zásadně odlišná od té, kterou zpracovatel oznámení uvažuje (na str. 41 a dále v oznámení a přílohách), požadujeme proto zpracování řádné dopravní prognózy, která zohlední maximální možnou zdrojovou a cílovou dopravu, vyvolanou předloženým záměrem, a bude zohledňovat rok zprovoznění areálu (cca 2025) a také střednědobý výhled (2035, 2045), a bude současně zohledňovat všechny záměry na silniční síti v okolí záměru (tj. na území MČ Praha-Satalice a v bezprostředně přilehlém okolí).

Pokud je v oznámení záměru předpokládáno 59 slotů pro přistavení nákladních vozidel, není reálné, aby bylo uvažováno pouze 2 x 108 jízd nákladních automobilů a souprav za den. Nadto takováto intenzita odpovídá cca 20 nákladním vozidlům ve špičkovou hodinu (10 % z celodenní intenzity), tj. cca 1 nákladní automobil nebo souprava za 3 min., která bude vjíždět do nové křižovatky s ul. Budovatelskou.

¹⁹ Viz např. RS záměru „Technické centrum Dolní Chabry“ (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1167?lang=cs)

Pokud je předpokládáno až 400 pracovních míst ve tříměnném provozu, není reálné, aby bylo uvažováno pouze 2 x 159 jízd osobních automobilů za den. Počet parkovacích míst také neodpovídá záměru.

Také není možné souhlasit s tvrzením, že „doprava se směrem do Satalic nenavýší ani o 1/3..., neboť bude kompenzována zánikem jiných cest do vzdálenějších oblastí občanů Satalic za prací“ anebo že „Zásobení do Satalic nahradí stávající servisní firmy, tedy ani zde nedojde k navýšení“ a že „Reálné navýšení (pravděpodobně dopravy?) se i po stránce logickoargumentační v podstatě nulové“. Všechna tato tvrzení, uvedená na str. 43 oznámení, dokládají, že autor oznámení dopravní prognózu ve skutečnosti spíše neprovedl, jen ji neodborně a významně nepřesným odhadem stanovil, což je v tomto případě nedostatečné a nepřijatelné, neboť takové zjednodušení může vést k podstatně odlišným vlivům reálně indukované dopravy na území městské části Praha-Satalice, než je uvažováno v tomto hodnocení.

Do dokumentace EIA dále požadujeme zpracovat kapacitní vyhodnocení všech záměrem dotčených křižovatek v závislosti na reálné prognóze dopravy a v různých reálných zátěžových stavech silniční sítě, a v různých časových návrhových obdobích (tj. záměr je realizován za existence Pražského okruhu, stavby Jihozápadního obchvatu Satalic, bez těchto dvou staveb, či za existence jen jedné z nich). Pokud se prokáže kapacitní nedostatečnost silniční sítě, je nutné navrhnout jako součást záměru takové vhodné opatření (realizované na náklady investora – předkladatele záměru), které kapacitu komunikací a uzlů navýší, nikoliv jen kapacitní nedostatečnost konstatovat²⁰.

Současně požadujeme zpracovat opatření pro cyklistickou dopravu (stojany pro kola v areálu, napojení areálu na systém cyklostezek), a opatření pro elektromobilitu (nabíjení na zaměstnaneckých parkovacích místech).

Závěrem požadujeme zachovat územní rezervu pro realizaci cyklostezky spojující stávající cyklistickou infrastrukturu severně ul. Novopacké na západní straně Satalic, a lesoparkem Arborka, a pro případnou realizaci místní obslužné komunikace mezi jižním okrajem areálu a severní větví mimoúrovňové křižovatky Budovatelská x Novopacká.

IV. Připomínky k akustické studii a hluku v území

Informace uvedené v akustické studii jsou neúplné, neaktuální a neodpovídají poslední novele nařízení vlády č. 217/2016 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Verze výpočtového programu (uvedena na str. 13) HLUK+ 13.01 neobsahuje implementaci Dodatku č. 1 – Metodické usměrnění pro zajištění jednotného postupu orgánů ochrany veřejného zdraví a zdravotních ústavů při posuzování, resp. realizaci výpočtů hluku z automobilové dopravy.

Dále je třeba uvést:

- a) Nikde ve studii není popsáno ověření modelu na základě kalibračního měření.
- b) Nikde ve studii není zmíněno, že akustický model je zpracován ve 3D.
- c) Tabulky 5.7.1. – hygienický limit pro dopravu a průmyslové zdroje „dohromady“ neexistuje – není možné spočtené hodnoty tedy takto porovnávat. Mělo být provedeno relevantní porovnání vypočtených hodnot s relevantními hygienickými limity, vytvoření akustických map s relevantním průběhem izofon. K provedení rozboru požadujeme doplnit ještě výšku ve 2 a 4 metrech a výpočty na chráněných objektech (chráněný venkovní prostor staveb) provést formou hodnocení na fasádách = vyobrazením nejvyšší hodnoty vypočtené na dané fasádě pro den a noc.

²⁰ příloha č. 6 PRŮZKUM INTENZIT DOPRAVY A POSOUZENÍ KAPACITY, EDIP s.r.o. 01/2021

- d) Z názvu tabulky na str. 30 není zřejmé, co výpočet řeší (dtto všechny následné) – zda dopravu z areálu, nebo celkovou akustickou situaci z dopravy. Proč je pak uveden deskriptor L_{Aeq1h} ?

Studii je nutné zpracovat srozumitelně a přehledně, aby bylo zřejmé, co vstupuje do výpočtu a co, ve které tabulce a hlukové mapě je vypočteno a jakým limitem je porovnáváno. Akustickou studii požadujeme ověřit měřeními, zrealizovat minimálně jedno akreditované, anebo autorizované měření po dobu 24 h při ulici Budovatelská ve venkovním chráněném prostoru staveb. Dále požadujeme s ohledem na přípravu novely NV 272/2011 Sb. vyhodnotit realizaci záměru k nově připravovaným limitům.

V. Závěr

Zpracování oznámení je nedostatečné, chybí zejména posouzení kumulace záměru s jinými plánovanými záměry v zájmovém území.

Vliv rozsáhlých stavebních a demoličních prací na životní prostředí a zdraví a pohodu obyvatel není nijak konkrétně vyhodnocen. Výčet druhů předpokládaného stavebního odpadu neodpovídá závěrům ekologického auditu. Nakládání s odpadními vodami je nedořešené, navrhované dílčí řešení je v rozporu s nařízením č. 10/2016 Sb. (Pražské stavební předpisy).

Provedení rozptylové studie je nedostatečné a je třeba ji dopracovat. Výpočet emisí z dopravy je proveden nevyhovujícím způsobem a zastaralou metodikou. Výpočet emisí z vytápění není transparentní. Rozptylová studie nebyla provedena pro fázi výstavby záměru, a navíc nereflektuje značnou část požadavků příslušného metodického pokynu MŽP, což snižuje její transparentnost a vypovídací schopnost. Tabulková a grafická prezentace imisních příspěvků Záměru místy nedává praktický smysl.

Opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí nejsou dostatečná. Způsob vytápění hal záměru je žádoucí změnit z plynového na bezemisní.

Je třeba **dopracovat hodnocení zdravotních rizik a podrobné hodnocení vlivů záměru na klima podle příslušného metodického výkladu MŽP včetně zhodnocení různých variant vytápění.**

Požadujeme **vyhodnocení vlivu záměru na akustickou situaci standardním způsobem (zohlednění všech metodik a doporučení) a nad relevantními podklady (zejména dopravní studií a mapové podklady od ČZÚK) a ve 3D v souladu s požadavky zákona o posuzování vlivů – tzn. vyhodnocení vlivu záměru při přípravě, výstavbě, provozu a likvidaci.**

Požadujeme **zpracování řádné dopravní prognózy, která zohlední maximální možnou zdrojovou a cílovou dopravu, vyvolanou předloženým záměrem, a bude zohledňovat rok zprovoznění areálu (cca 2025) a také střednědobý výhled (2035, 2045), a bude současně zohledňovat všechny záměry na silniční síti v okolí záměru (tj. na území MČ Praha-Satalice a v bezprostředně přilehlém okolí).**

Navrhovaný záměr tak, jak je v oznámení prezentován, **nerespektuje stávající funkční využití stanovené platným územním plánem a míru využití území, překračuje ji několikanásobně, narušuje stávající strukturu využití území a nenavazuje na stávající zástavbu objemem ani výškou budov.**

S ohledem na výše uvedené připomínky trváme na tom, aby byl záměr PHA 1164 „Panattoni Prague park Satalice“ dále posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů a aby byly podkladové dokumenty doplněny a přepracovány ve smyslu výše uvedeného vyjádření.



Mgr. Milada Voborská
starostka městské části Praha-Satalice

