

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
Oddělení posuzování vlivů na životní
prostředí
Zborovská 11
150 21 Praha 5
Datová schránka: keebyyf

Spolek
Klecansko, Větrušicko a okolí
Východní 152 ,
250 67 Větrušice

Ve Větrušicích 8.5.2016

Věc: Vyjádření k oznámení záměru EIA STC1980 Goodman Zdiby Logistics Centre

Ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. §6 odstavec 6 se tímto jako dotčená osoba dle §3 písmeno i) bod 2 vyjadřujeme k oznámení záměru STC1980 GOODMAN ZDIBY LOGISTICS CENTRE. Na základě předložené dokumentace, která opomíjí některé kumulativní a synergické vlivy, se domníváme, že případná realizace záměru *bude mít významný vliv na životní prostředí, svou kapacitou dosahuje, ne-li přesahuje limitů v předmětném území*. Požadujeme proto, aby

bylo nařízeno podrobné posouzení záměru

v procesu EIA v rámci shora uvedeného zákona. Požadavek zdůvodňuje tím, že

Obecné připomínky

- nově posuzovaný záměr co do velikosti *nelze srovnávat s původním záměrem* vybudování reprezentativního areálu pro společnost Mazda zejména administrativního a reprezentativního charakteru; naopak nový záměr si klade za cíl vybudovat skladové haly, přičemž zde připouští i jakoukoliv nerušící výrobu.
- záměr patrně není v *úplném souladu s územním plánem Zdib*, neboť dokumentace udává celkovou funkční plochu 15,27 ha (celkovou pak 17,42 ha), avšak zastavěná plocha je uváděna jako 7,62 ha pro budovy a 5,29 ha pro zpevněné plochy a komunikace. Zastavěná plocha tedy představuje cca 84,5% z funkční plochy, přičemž území plán připouští nanejvýše 50% zastavěnost.
- do seznamu blízkých chráněných území byla opomenuta EVL Větrušické rokly, vzdálená 5km severozápadním směrem.

Dopravní situace

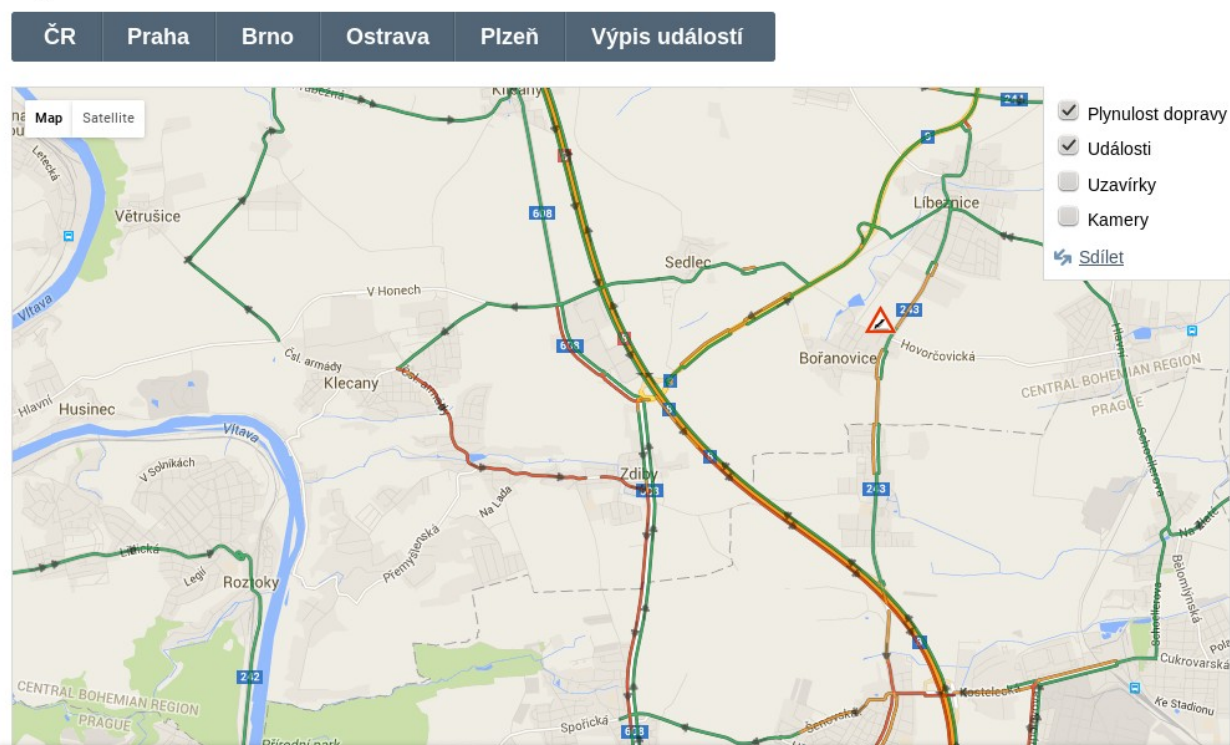
Dopravní situace *nebyla v dokumentaci dostatečně vyhodnocena*, dokumentací předkládaná fakta nejsou jednak aktuální, jednak do značné míry nejsou přesná a úplná. Vliv záměru na dopravní situaci považujeme za klíčový, v rámci dalšího posuzování doporučujeme se soustředit na vhodné širší alternativy řešení dopravní situace v předmětném území. Domníváme se, že *nedostatečné vyhodnocení dopravní situace v předložené dokumentaci může vést k nepodloženým závěrům* hlukové a rozptylové studie

- Dokumentace uvádí odhad intenzity dopravní zátěže na ulici Pražské (komunikace II/608) na 16014 automobilů denně, *odhad však vychází z údajů z roku 2010*. Dopravní studie nereflktuje místní vývoj dopravní situace – od roku 2010 došlo:
 - *k vybudování obchvatu Líbeznice (silnice I/9) a tudíž většina provozu je nově směřována přes MÚK Zdiby (namísto původního trasování přes II/243)*. Aktuální intenzita dopravy na I/9 tak není studií vůbec reflektována (uváděné údaje jsou velmi poddimenzované);
 - výše uvedenou stavbou vynuceným *vybudování přímého bypassu od silnice I/9 na dálnici I/D8 ve směru na Prahu na MÚK Zdiby*, který však vyřešil špatnou dopravní situace jen částečně;
 - *intenzivně se rozvíjející obytnou zástavbu* nejen v mikroregionu Klecanska, ale i v celém severním okraji Prahy;
 - *dopravní opatření regulující dopravní zátěž/propustnost* v ulici Ústecká, Praha na silnici II/608 (snížení počtu jízdních pruhů), realizované v minulém roce. Toto omezení sice oddálilo zdroj emisí hluku i škodlivých látek z automobilové dopravy mimo Prahu, avšak přeneslo je do Zdib.
- Dokumentace *nereflktuje aktuálně nedostatečnou propustnost MÚK Zdiby* (a zejména přilehlé kruhové křižovatky). Díky této situaci se každodenně tvoří kolony ze směru silnice II/608 od Klíčan (ranní dopravní špička), pravidelně se vyskytují i kolony v odbočovacím pruhu na dálnici I/D8 od Prahy (večerní špička). Navýšení dopravní zátěže o 1600 automobilů denně, dle dokumentace navíc korespondující s popsányými denními špičkami, povede k eskalaci tohoto problému.
- Upozorňujeme, že *problematická propustnost MÚK Zdiby* byla v rámci posuzování jiných záměrů v procesech EIA shledána jako limitující, např.
 - MZP 298 Energetické využití odpadů a kalů z Prahy (80 nákladních automobilů denně), dopravní situace řešena v posudku podmínkou souhlasného stanoviska, záměr následně získal stanovisko nesouhlasné;
 - MZP 257 Vodochodské letiště, podmínka souhlasného stanoviska je nenavedení dopravní zátěže přes MÚK Zdiby.

Z tohoto důvodu považujeme za minimálně překvapující, že předložená dokumentace chápe blízkost MÚK Zdiby jako výhodu předurčující místo k realizaci záměru.

- Dokumentace nereflektuje aktuálně omezenou *propustnost ulice Ústecká*, kde došlo ke změně způsobu vedení dopravy. Důsledkem toho se kolony přemístily z obytné zóny Prahy do obydlených částí Zdib. Nedostatečná je zde situace jak z pohledu individuální automobilové dopravy, tak z pohledu příměstských linek. Konsekvence to samozřejmě má i v aktuální emisní situaci (škodliviny z výfukových plynů, hluk)
- Dokumentace předpokládá, že doprava z areálu bude *vedena výhradně na MÚK Zdiby*. Tento předpoklad shledáváme problematický, zejména z důvodu polohy celního úřadu, tak z pohledu výhledového umístění MÚK Dolní Chabry, pokud dojde k realizaci pražského okruhu v plánované a preferované jižní variantě.
- Dokumentace opomíjí stále intenzivnější „tranzitní“ dopravu přes Klecany a Zdiby, v převládající míře způsobené neuspokojivou situací na MÚK Zdiby, kdy tato se stává časově kratší alternativou k obchvatu. S dalším zvýšením intenzity dopravy na MÚK Zdiby lze důvodně předpokládat i zvýšení této tranzitní zátěže. Tento fakt je předloženou dokumentací ignorován. Ukázkou dopravní situace z ranní špičky přikládáme (zdroj: doprava.idnes.cz).

Dopravní informace v ČR



Kumulativní a synergické vlivy

Domníváme se, že předložená dokumentace přesně a důsledně nevyhodnocuje záměr z pohledu kumulativních a synergických vlivů, neboť

- dokumentace uvádí, že vyjma průmyslového areálu Stará pošta Zdiby nejsou uvažovány jiné stavby. Opomíjí tak
 - *dálnici I/D8*. Tento zdroj již dnes převyšuje některé emisní limity.
 - *P3 Park D8 - Zdibsko*, který již dnes generuje nemalou dopravní zátěž.
 - *Ahold distribuční centrum*, opět s významným příspěvkem k intenzitě provozu

Rozptylová a hluková studie dostatečně nereflektují ostatní relevantní zdroje hluku, například letecký provoz (letišť Ruzyně, letiště Vodochody).

Rozptylová a hluková studie připouští vliv výhradně v okolí MÚK Zdiby, povětšinou vzniklý mimoareálovou dopravou. Obě studie se opírají o nepřesvědčivé závěry z dopravní situace komentované výše, tudíž je lze označit jako velmi optimistické, bagatelizující vliv záměru.

Ve Větrušicích

5. května 2016

Ing Martin Řimnáč, Ph.D.