



Městská část Praha - Žabčice

Rada městské části

65. zasedání
dne 24. 4. 2017

USNESENÍ č. 547/17/RMČ

k vyjádření k dokumentaci vlivů záměru Goodman Zdiby Logistics
Centre na životní prostředí

Rada po projednání

souhlasí

s vyjádřením MČ Praha – Žabčice k dokumentaci vlivů záměru Goodman Zdiby
Logistics Centre na životní prostředí, které je přílohou tohoto usnesení

Ing. Mgr. Martin Tumpach
zástupce starosty

Ing. Miloš Růžička
starosta



Městská část Praha – Ďáblice

Úřad městské části Praha – Ďáblice

Květnová 553/52, 182 02 Praha Ďáblice; tel. 283 910 723-4

FAX: 283 910 721; e-mail: podatelna@dablice.cz

starosta

Krajský úřad Středočeského kraje

Odbor životního prostředí a zemědělství

Zborovská 11

150 21 Praha 5

Č.j.: 0691/2017_MCPD/STAR

V Praze – Ďáblicích dne 18.4.2017

Věc: Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru GOODMAN ZDIBY LOGISTICS CENTRE na životní prostředí

Na základě zveřejnění dokumentace vlivů záměru „GOODMAN ZDIBY LOGISTICS CENTRE“ na životní prostředí (dále jen „záměr Goodman“ a „dokumentace“), předložené v procesu EIA - kód záměru STC 1980, sp. zn. SZ_032728/2017/KUSK/2, tímto v souladu s ustanovením § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, podává MČ Praha - Ďáblice následující

připomínky k předložené dokumentaci:

Záměr Goodman, tak jak je prezentován v předkládané dokumentaci, (rozloha 15,3 ha na orné půdě 1. tř. bonity, dvě haly a pomocné stavby o výměře 76.245 m², předpoklad 1600 jízd do areálu denně z tohoto 400 jízd kamiony (s návěsem délky do 17 m a celkové hmotnosti do 40 tun) a 400 jízd nákladními auty do 3,5t, s logistickým provozem či „nerušící“ výrobou), bude mít jednoznačně negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí. Předmětná lokalita, soustředěná kolem dálnice D8, je již v současné době výrazně problémovým a zatíženým úsekem, který by si zasloužil zvýšenou pozornost spíše v opatřeních zlepšujících celkovou zátěž tohoto území, než vsazováním dalších zdrojů znečištění do této již nyní dopravně, hlukově, imisně přetížené oblasti.

Vsazení tak prostorově výrazného zdroje zátěže do bezprostřední blízkosti obytných území lze navíc vnímat za neuvážené, nepřispívající k dlouhodobému udržitelnému rozvoji nejen obce Zdiby, ale i okolních obcí, měst a městských částí hl. m. Prahy, což je v přímém rozporu s výkonem práva každého občana na příznivé životní prostředí.

Uvedené údaje jsou navíc, ve vztahu k intenzitě dopravy a využití areálu, jen orientačními odhady společnosti Goodman Czech Republic s.r.o. (dále také jako „oznamovatel“), která plánuje logistické a výrobní haly dále pronajímat předem neučeným nájemcům. Z toho je zřejmé, že i vlastní posuzování skutečného vlivu záměru na životní prostředí a veřejné zdraví nemůže být plnohodnotným objektivním odborným podkladem pro vydání rozhodnutí, tak jak požaduje zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, neboť je založeno na nepodložených předpokladech a odhadech oznamovatele záměru.

Doprava je výrazným problémem této lokality. Zcela chybí celkové koncepční řešení, bez kterého výstavba jednotlivých izolovaných dopravních staveb nepřinese očekávané zlepšení. Oznamovatel navrhuje financování přestavby okružní křižovatky silnic I/9 a II/608 s rampou dálnice D8 na průsečnou křižovatku s dynamickým řízením. Její skutečná výstavba však není ze strany oznamovatele garantovatelná. Navíc lze předpokládat, že tato křižovatka nezajistí žádaný odliv dopravy. Zlepší se sice její průjezdnost, ale dopravní zátěž bude stejná, ne-li dokonce v důsledku ještě větší. Předkládané řešení nebude mít takový přínos hlavně z důvodu, že další navazující křižovatky a úseky nebudou fungovat tak, jak se ve studii předpokládá. Máme-li oblasti odlehčit budováním nových dopravních uzlů, pak je rozhodně třeba celkovou snahu o vyřešení dopravní situace pojmout komplexně a nejlépe v součinnosti okolních středočeských obcí a měst dané lokality, jakož i přilehlých městských částí hl. m. Prahy. V rámci posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jde pak především o neumísťování dalších zdrojů zátěže do již nadlimitně zatížené oblasti.

Celkové zvyšování dopravní zátěže a vsazování dalších zdrojů dopravy a znečištění do této oblasti má v konečném důsledku negativní vliv na mnohem větší území než je k.ú. obce Zdiby, tedy má negativní vliv i na přilehlé městské části hl. m. Prahy, především MČ Praha - Dolní Chabry a MČ Praha - Ďáblice, které na dané území bezprostředně navazují. V tomto ohledu považujeme občany MČ Praha - Ďáblice za dotčenou veřejnost.

Navyšování dopravní zátěže v této lokalitě je obecně nežádoucí a je **v přímém rozporu i s Národní dopravní politikou**, jejímž cílem je snižování silniční nákladní dopravy ve prospěch dopravy železniční a vodní, s čímž by měl korespondovat i výběr lokality významných dopravních zdrojů silniční nákladní dopravy.

Dopravní intenzity jsou v jednotlivých částech dokumentace uváděny rozporuplně, a vzájemně spolu při porovnání dat Dopravní studie (H 3.1) a Dopravního průzkumu (H 5) nekorespondují. Z nejednotných dopravních intenzit vychází navazující studie Rozptylová a Akustická. Ta navíc v rozporu s požadavky, vzešlými ze zjišťovacího řízení dostatečně nereflexuje ostatní relevantní zdroje hluku jako je například letecký provoz (letiště Václava Havla a budoucí kumulaci s leteckým provozem letiště Vodochody).

Dokumentace ani Autorizované měření hluku ani Akustická studie nikterak nezahrnují hluk z letecké dopravy, což je v přímém rozporu s požadavky Krajského úřadu Středočeského kraje, vznesenými v závěru zjišťovacího řízení EIA.

Dokonce i Posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví – autorizovaný protokol (H.11), vypracovaný pro samotný záměr Goodman na str. 12 připouští, že letecký hluk prokazatelně zvyšuje riziko hypertenze a kardiovaskulárních onemocnění. Lze tedy očekávat, že kumulace tohoto hluku s hlukem dopravním, který je v této oblasti již dnes za hranicí svých hygienických limitů, a hlukem průmyslovým bude mít vliv na veřejné zdraví ještě negativnější. Přesto však **Dokumentace tento fakt zcela opomíjí.**

Jsme přesvědčeni o tom, že záměr Goodman bude mít negativní vliv na sousední obytná území, ale i okolí záměru. To, že záměr Goodman bude mít negativní vliv na životní prostředí, uvádí i sám oznamovatel, když na str. 61 dokumentace konstatuje, že: „*Provoz, který bude probíhat v navrhovaném areálu, nebude, s výjimkou vyvolané automobilové dopravy, negativně zatěžovat životní prostředí.*“ **Oznamovatel tedy jednoznačně sám konstatuje, že doprava vyvolaná záměrem Goodman bude mít negativní vliv na životní prostředí, a to v místě, kde jsou již nyní limitu hluku i limity imisní překračovány.**

V neposlední řadě je třeba konstatovat, že výstavba tak gigantického logistického a výrobního záměru do bezprostřední blízkosti urbanizovaných území **bude znamenat nenávratné zničení krajinného rázu této lokality.**

S přihlédnutím k výše uvedenému

MČ Praha - Dáblice **nesouhlasí** s realizací záměru Goodman

v době, než bude předem vybudována a uvedena do provozu potřebná dopravní infrastruktura a následně bude reálným provozem ověřena funkčnost nového dopravního řešení, zhodnoceny nové dopravní intenzity a skutečné kumulativní hlukové a imisní zátěže v místě záměru Goodman. V tomto ohledu **požadujeme přepracování předložené dokumentace**, včetně dopracování variant záměru, které by respektovaly krajinný ráz této oblasti, zejména její harmonické měřítko a panoramatické vyznění případných změn.

Bez splnění výše uvedených podmínek navrhuje, aby Krajský úřad Středočeského kraje v závěru řízení o posuzování vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví vydal **nesouhlasné stanovisko.**

.....
MČ Praha - Dáblice
Ing. Miloš Růžička, starosta