

Ministerstvo životního prostředí  
Odbor posuzování EIA  
Vršovická 1442/65  
Praha 10, 100 10

Občanské sdružení  
Klecansko, Větrušicko a okolí  
Východní 152,  
250 67 Větrušice

Dne 23. prosince 2010

Věc: Vyjádření k EIA MZP298  
**Řešení energetického využití organických odpadů a kalů z Prahy**

Občanské sdružení Klecansko, Větrušicko a okolí jako občanské sdružení, jehož hlavním cílem je *adekvátní ochrana přírody a krajiny*, zanalyzovalo dokumentaci k záměru MZP298 *Řešení energetického využití organických odpadů a kalů z Prahy* vedenou podle § 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a shledalo v ní **zásadní nedostatky**. Nedostatky jsou jak technického, tak formálního rázu, kde se opírají i o fakt, že předkladatel v dokumentaci **nerespektoval výsledky zjišťovacího řízení** a nerefletoval ani v něm explicitně uvedené požadavky.

Nedostatky dokumentace mohou klamavým způsobem zásadně ovlivnit proces posuzování EIA, proto doporučujeme

**ve smyslu §8 odst 5 zákona 100/2001 Sb vrátit dokumentaci předkladateli**

a požadovat její doplnění. Dále na základě faktu, že NPR Větrušická rokle vzdálená cca 1.2 km od místa realizace **je evropsky významnou lokalitou** (EVL) zapsanou do systému NATURA 2000, požadujeme, aby dokumentace byla vedena

**v souladu s §45i odstavcem 2 zákona 114/1992 Sb variantním posouzením záměru**

a to minimálně v rozsahu variant uvedených níže. Další námítky vznesené proti dokumentaci a jejich shrnutí a požadavky jsou uvedeny níže.

Pokud by přesto příslušný úřad došel k závěru, že dokumentaci není potřeba doplnit, vydáváme k takto provedené dokumentaci své **negativní vyjádření**, neb vliv záměru na životní prostředí v celém *mikroregionu Klecanska* bude enormní a lze jej hodnotit jako *neakceptovatelný*. Posuzovaný návrh záměru nebere v potaz *hodnoty dlouhodobě v tomto mikroregionu utvářené ani urbanistické pohledy* místních samospráv na další rozvoj mikroregionu, naopak nekoncepčním způsobem za *značných ekonomických vstupních i provozních nákladů* pouze přemísťuje podobný provoz z jednoho území na druhé. Předložený záměr nadměrně ovlivní okolí Drast zejména totálním nárůstem dopravy, hlukem a emisemi pachových látek a prachových částic. Další výtkou k dokumentaci je fakt, že nepopisuje komplexní záměr likvidace čistírenských kalů, ale pouze tento problém technologicky rozděljuje a přesouvá do jiných zařízení a lokalit, přičemž takto obchází posouzení vlivu všech těchto zařízení na životní prostředí. Na základě níže uvedených námitek za současného stavu dokumentace **nedoporučujeme vydat kladné stanovisko**.

## I. Preambule

**Ostře odmítáme až arogantní způsob argumentace předkladatele** ve vyjádření ke zjišťovacímu řízení. Okolní obce *mají právo vyjádřit se odmítavě k záměru*. Pokud navíc předkladatel uvádí některé snadno ověřitelné informace *tendenčně nepřesně až zkresleně* (viz připomínky níže, například bod VI), je na místě na tyto nedostatky důrazně upozornit. *Kategorické odmítnutí záměru se patrně opírá nejen o obavy z (teoreticky podpořených) skutečností uvedených v dokumentaci, ale i o špatné (praktické) zkušenosti s provozem současného kalové hospodářství*. To dle obou předložených dokumentací EIA řešících komplexní záměr *Modernizace čistírny odpadních vod (MZP298 a PHA154) již není používáno*, avšak ročně sem z pražské ÚČOV za značného, **nárazově až nesnesitelného zápachu**, míří 5% produkce směšného kalu (oficiální údaj z ročenek PVK, a.s.). Další špatné zkušenosti přináší i aplikace kalů *v zemědělství v okolí drasteckého provozu bez záruky dostatečné stabilizace a hygienizace*.

Zároveň odmítáme argumentaci, že *jiné umístění záměru je v rozporu s vyjádřeními MČ Praha Troja*. Důrazně upozorňuje, že MČ Praha Troja je pouze **jedním z rovných účastníků řízení**, a tudíž přímo v dokumentaci citované vyjádření **MČ Praha Troja nemůže a nesmí být nadřazeno** odmítavým stanoviskem obcí nalézající se v okolí realizace záměru, kdy za značných finančních nároků fungující, zmodernizovaný a kapacitně vyhovující provoz je přemísťován z jedné lokality na druhou.

*Důrazně žádáme, aby proces EIA byl oproštěn od takových, zejména politicky motivovaných, nátlaků*. Zároveň upozorňujeme na evidentní propojení oznamovatele s některými účastníky řízení a žádáme, aby proces EIA byl směřován k nestrannému a nezávislému posouzení.

## II. Nevypořádané požadavky zjišťovacího řízení

Zjišťovací řízení určilo 13 aspektů, kterými se dokumentace musí explicitně zabývat. Následující uvedené body **zůstaly zcela opominuty**:

- bod 2 – *historický přehled variant a zdůvodnění výběru varianty*,
- bod 8 – *nástin řešení havarijních stavů*, a
- bod 10 – *hodnocení vlivu na ekosystémy, zejména NPR Větrušická rokle*

Dokumentace konstatuje, že „důvody pro umístění kalového hospodářství do Drast jsou zřejmé“. Jediným citovaným důvodem je však „zásadní (rozhodnutí o) vyloučení výstavby nového kalového hospodářství v prostoru Císařského ostrova ze strany MČ Praha Troja“. Argumentaci, že jeden z účastníků rozhodl o nepřipustnosti jeho ovlivňující varianty a důsledek, že tato varianta vůbec v dokumentaci není předkladatelem uváděna, považujeme **za absolutně nepřipustné**. Takto vedený historický přehled variant i zdůvodnění výběru varianty považujeme za evidentní **obcházení pokynů** pro zpracování dokumentace.

Dokumentace nikterak nereflektuje ani **požadavek na vyjmenování havarijních stavů** a to ani v sekci explicitně požadovaných odpovědí, ani v ostatních sekcích.

*Dále body 11 a 13 nebyly vypořádány kompletně a nebo ne zcela odpovídajícím způsobem.*

Vzhledem k tomu, že předložená dokumentace nereflektuje připomínky explicitně uvedené v závěrech zjišťovacího řízení, požadujeme – i byť pouze na základě této skutečnosti – **vrátit dokumentaci k doplnění**, ve kterém veškeré chybějící body požadujeme dopracovat.

### III. NPR Větrušická rokle je EVL v systému NATURA 2000

Dokumentace uvádí, že v okolí záměru se nenachází žádné území zapsané do systému *NATURA 2000*, jako nejbližší takovou lokalitu udává park *Veltrusy* (9 km vzdálený). Svě stanovisko opírá o stanovisko Středočeského kraje (příloha I.6),  *které však bylo vydáno v rozporu s realitou.*

**NPR Větrušická rokle** vzdálená cca 1200 m od záměru **je součástí systému NATURA 2000**, je zde zapsána jako *evropsky významná lokalita* (EVL) a to pod označením CZ0210279. Na tuto skutečnost byl předkladatel již v rámci zjišťovacího řízení upozorněn, avšak **nezareagoval na ni**, a to ani přes explicitní uvedení lokality v závěrech zjišťovacího řízení, viz bod II.

V této souvislosti upozorňujeme na usnesení vlády 1359/06 z 30.11.2006, které *zamítlo udělení výjimky na vybudování komunikace mezinárodní cyklistické stezky* vedoucí přes tuto NPR. Zamlčení přítomnosti lokality v systému NATURA 2000 při posuzování tak *závažného záměru*, jako je tento, považujeme za zásadní narušení důvěryhodnosti celé předkládané dokumentace a to zejména s ohledem na porovnání důsledků obou záměrů na toto zvláště chráněné území.

NPR Větrušická rokle je chráněnou oblastí, vyskytuje se zde kriticky ohrožená *ještěrka zelená* (jak udávají jiné posudky, nalézá se zde v několika malých populacích, existenčně ohrožených). Z ostatních druhů posudky uvádějí i pozorování *volavky bílé* a *sokola stěhovavého*. Některé studie upozorňují na **možnost narušení ekosystému** při zvyšování *průmyslových imisí* v lokalitě. Tyto závěry však předložená dokumentace ani v náznaku nereflektuje.

Důrazně požadujeme snadno ověřitelnou přítomnost EVL v blízkosti záměru zanést do dokumentace, vzít ji v potaz při dalším posuzování a uvést dokumentaci v soulad s tímto zjištěním. Dále požadujeme dodatečné záruky, že případnou realizaci záměru *nedojde k zániku populace ještěrky zelené* ani jiných chráněných prvků flory a fauny z NPR.

### IV. Nedostatečně uvedené vstupní parametry záměru

#### a) klasifikace vstupních materiálů

Dokumentace neuvádí zcela přesně **klasifikaci primárních odpadů**, tedy *surového směsného kalu, shrabků a písku*, konkrétně explicitně neuvádí, zda tento odpad nevykazuje jednu nebo více *vlastností nebezpečného odpadu* ve smyslu klasifikace odpadů podle §4 odstavce 1 písmena a zákona 154/2010 Sb. Vzhledem k tomu, že v Praze jsou přítomny průmyslové provozy či specializované laboratoře podléhající zvláštnímu režimu nakládání s odpadními vodami, navrhuje zahrnout do posuzování i možnost přítomnosti i odpadu 19 08 11 - *kaly z biologického čištění průmyslových odpadních vod*. Požadujeme tuto zásadní informaci v dokumentaci osvětlit.

Dále dokumentace uvádí seznam možných sekundárních **organických odpadů** (včetně kódů dle číselníku), které potenciálně budou v navržené technologii pozitivním způsobem ovlivňovat výstupní parametry produktu, zejména pak jeho výhřevnost. V této souvislosti spatřujeme nedostatek v podobě absence uvedení **minimálního a maximálního poměru obsahu** u každého z typů organického odpadu v produktu.

#### b) shrabky a písek

Dokumentace uvádí, že denně bude do Drast RTK důlní úzkorozchodnou železnicí dovezeno

až 135 tun pevného odpadu – shrabků a písku. Dále uvádí, že není známo, zda bude *tento materiál moci být vůbec do produktu přimíchán* (aniž by zhoršil požadované parametry produktu). **Požadujeme studii, které jednoznačně prokáže, že tento přídatný odpad může být součástí produktu.** V opačném případě je taková doprava do Drast *irelevantní*, není nutné *budovat ani RTK* v takovém rozsahu, tj. s důlní železnicí. Důrazně upozorňujeme, že *třídění odpadu není ÚP Klecan ani v nadřazeném ÚP Pražského regionu v areálu povoleno.*

Dokumentací uváděnou variantu, kdy je do Drast nákladně budovaným technologickým přivaděčem důlní železnicí dovezeno až 135 tun pevného odpadu, zde rozříděno a naloženo na kamionovou dopravu, která doveze odpad na nejbližší napojení železniční sítě (Praha Čakovice), aby na nově zbudovaném překladišti byl tento odpad podruhé přeložen na železniční vagony a odvezen nejčastěji do spalovny ZVO Praha Malešice, lze považovat za ekonomickou a ekologickou utopii, nikoliv o reálnou snahu efektivního řešení komplexní problematiky.

Pokud se pozitivní efekt tohoto vstupu neprokáže, požadujeme **vynětí třídící linky** ze záměru a stavbu **RTK pouze za účelem dopravy kalů** do Drast a fugátu zpět.

Viz též připomínka VIII g).

### c) organický odpad, biomasa

Dokumentace předpokládá zpracování **500 tun** vhodného organického odpadu denně. Dokumentace nejmenuje zdroje organického odpadu s konstatováním, že nemají na posuzování EIA vliv. Vzhledem k nutnosti někde organický substrát vyrobit (zejména v případě biomasy) a vzhledem k tomu, že stejné odpady z různých zdrojů mohou vykazovat zcela odlišné vlastnosti (což i samotná dokumentace připouští), se výše uvedené konstatování jeví jako nepravdivé. Požadujeme vyjmenovat *dodavatele tohoto odpadu* a deklarovat, že **požadované množství v požadované kvalitě bude možné dodávat celoročně** tak, aby v Drastech *nemuselo být skládkováno* a aby provoz technologie *nebyl ohrožen*.

Dále dokumentace uvádí, že jako organický odpad může být použit **separát z bioplynových stanic**. To je odpad obsahující *nebezpečné látky včetně těžkých kovů*, na jehož převoz musí mít provozovatel příslušné *povolení*, a který vykazuje už pouze minimálních schopnost být dále energeticky *zužitkován*. Požadujeme do dokumentace zanést původ tohoto separátu, odmítáme dovážet do Drast separát z bioplynových stanic po anaerobní stabilizaci **průmyslových čistírenských kalů**.

V souvislosti s deklarovaným energetickým využitím produktu požadujeme **vyčíslení výhřevnosti** všech jednotlivých typů odpadu a požadujeme jmenovité posouzení podle jejich **příznivého efektu** na výstupní produkt (primárním úkolem organického odpadu je zvýšení výhřevnosti produktu).

Nebude-li příznivý efekt prokázán, požadujeme, aby takový organický odpad (tj. odpad s nízkou výhřevností) **nebyl do Drast vůbec transportován**, neb míchání energeticky nevyužitelných odpadů do produktu je **kontraproduktivní** a požadujeme, aby to dokumentace reflektovala.

### d) zdroje kalů mimo Prahu

Dokumentace počítá s likvidací kalů i mimo pražskou aglomeraci. To ve svém důsledku znamená, že *kalý nebudou dopravovány pouze RTK, ale i další automobilovou dopravou*. V sekci doprava však taková skutečnost není zahrnuta. Při uvažování současné kapacity ÚČOV 1,1 milionů EO

připadá na dovážení kalů automobilovou dopravou celých 35% kapacity záměru, tedy cca 88 tun sušiny denně. Tento další neuvedený **nárůst dopravy je nepřijatelný**. Odmítáme transport automobilovou dopravou průmyslových čistírenských kalů (coby nebezpečného odpadu).

Pokud by přesto předkladatel předpokládal i takové využití záměru, požadujeme jeho zapracování do dokumentace, zejména do dopravní studie a studií na ní navazující a vyvodit příslušné závěry při posuzování možných havárií.

## V. Nedostatečně uvedené výstupní parametry záměru

### a) komplexní analýza, soulad s legislativou

Výstupní produkt záměru by měl být používán jako náhražka hnědého uhlí, avšak samotné energetické zužitkování produktu není předmětem dokumentace.

Požadujeme, aby výběr technologie zpracování a likvidace kalů byl proveden na základě **komplexní strategické analýzy**, nikoliv *záměrným rozdělením problému* na „směsné“ a „spalovací“ zařízení posuzované každé zvlášť, druhé vynucené prvním. Důrazně odmítáme konstatování, že „v současném raném stádiu...nelze zahrnout vlivy (koncového) energetické využití“. Pokud by bylo nadevše prokázáno, že to skutečně není možné, požadujeme použít pro výpočet nejhorší možnou dostupnou technologii a reflektovat její vliv na životní prostředí.

Požadujeme, aby zpracovávaná dokumentace EIA pokrývala *komplexní likvidaci kalů*, tedy byla doplněna o dokumentaci procesu finálního zpracování produktu (spoluspalování nebo aplikace do zemědělské půdy), byť takové zařízení bude od záměru dislokované, avšak bude se na celkové likvidaci kalu potažmo odpadu podílet nemalou částí. V této souvislosti požadujeme **variantní zpracování takových zařízení na externích lokalitách**.

### b) energetické využití produktu – vliv na životní prostředí

V souvislosti s využitím produktu namísto hnědého uhlí požadujeme **komparativní studii** spalování

- s variantou 0 (*palivo hnědé uhlí*),
- s variantou 1 (*palivo hnědé uhlí a organický odpad*) a
- s variantou 2 (*palivo produkt*)

s detailním zaměřením na *výhřevnost, popelnatost a emise škodlivých látek včetně těžkých kovů* a jiných nebezpečných součástí pocházejících z kalu nebo příměsného organického a pevného odpadu. Součástí této teoretické studie bude *stanovení maximálních přípustných poměrů* mezi produktem a konvenčním palivem. Za předpokladu, že uvedené parametry budou značně odvislé od technologie spoluspalování, požadujeme zahrnutí konkrétních zařízení umístěných na jiných lokalitách do tohoto procesu EIA minimálně v podobě protokolů ze spalovacích zkoušek (např. uváděná hnědouhelná elektrárna Mělník).

V této souvislosti s ohledem na uváděné energetické využití produktu požadujeme vyčíslit i ekonomickou rentabilitu celého procesu likvidace kalů (tedy srovnání nákladů na výrobu a transport kalů/produktu proti ceně vyrobené energie)

### c) energetické využití produktu – odbyt a legislativa

Zároveň žádáme, by byly předloženy předběžné smlouvy **zaručujícího odbyt veškerého produktu** minimálně ve formě souhlasu s aplikací produktu pro energetické účely s praktickým (tj. na základě proběhlých spalovacích zkoušek) uvedením, kolik produktu může být zpracováno a v jakém maximálním poměru s konvenčním palivem. Pokud by k finálnímu energetickému využití byla použita stávající zařízení, požadujeme ve fázi dokumentace EIA adekvátním způsobem **vytvořit přesah pro kapacitu** odbíraného produktu.

Dokumentace uvádí, že „využití produktu jako paliva bude potenciálně možné, pokud tomu nebude bránit vztah k aktuální novele zákona o odpadech“. Požadujeme, aby finální zpracování produktu nebylo závislé na budoucí vůli zákonodárce, bylo posuzováno podle **norem aktuálně platných** a popřípadě pouze doplňovala známé návrhy novel daných zákonů. Předpokládáme, že předkladatelem uváděný záměr *není na jedno použití* a že jeho realizace a celkové využití se neopírá pouze o *spekulativní výklad možných nebo budoucích norem*. Požadujeme, aby dokumentace takový požadavek reflektovala.

Dokumentace si vyhrazuje pro výstupní směs používat **označení produkt**, odkazuje se na §3 odstavec 6 zákona 154/2010 Sb. Požadujeme, aby (i v návaznosti na předchozí text odstavce c) ) bylo v dokumentaci nad pochyby prokázáno, že uváděná směs **splňuje zákonné podmínky** pro označení *býti produktem* a to pro každou podmínku (písmena a) až d) zvlášť. V opačném případě požadujeme výstup technologie označovat **v souladu se zákonem jako odpad**.

### d) využití produktu v zemědělství

Dokumentace uvádí použití produktu i *R10 Aplikace do půdy či terénní úpravy*. Dle legislativy je toto možné pouze po **hygienizaci kalu**. Ta se běžně provádí při srovnatelných teplotách, avšak v neodvodněném kalu.

Požadujeme **zpracování komparativní bakteriologické analýzy** pasterizace odvodněného a neodvodněného směsného kalu. V dokumentaci uvedené konstatování, že „*lze předpokládat sterilizaci produktu*“ není uspokojivé a ani není díky specifickým podmínkám ničím podloženo. Značně však naráží na jiné konstatování předkladatele o velkém množství potenciálních dodavatelů předmětné (ověřené) technologie.

Dále produkt *překračuje* legislativně *povolené množství těžkých kovů* (Hg dokonce desetinásobně), přesto dokumentace počítá s jeho využitím v zemědělství. Zařízení ani na potenciální dodatečnou hygienizaci, ani na odstranění těžkých kovů však v záměru obsaženo není.

Obáváme se, že provozovatel záměru by potenciálně mohl takové využití legalizovat podobným způsobem, jakým byly legalizovány „změkčené“ *limity kvality vypouštěných odpadních vod* ze současné ÚČOV oproti přijatým evropským normám (byť samotné udělení výjimky protiprávní není).

Dále dokumentace překvapivě nenavrhuje pro využití v zemědělství zvláštní technologický přístup, tedy i pro tento typ výstupu navrhuje do kalů míchat organický odpad, zejména pak nákladně zakoupenou biomasu, která je primárně určena ke zlepšení energetických vlastností výstupního produktu pro použití uváděné v odstavci b).

Požadujeme **doplnění dokumentace** o podrobnou analýzu využití produktu v zemědělství a uvedení separátního technologického postupu pro výrobu produktu aplikovatelného v zemědělství, popřípadě pro rekultivaci, včetně stanovení použití různých druhů organických odpadů ve smyslu připomínky IV a). V případě nutnosti realizace jiné koncovky požadujeme takové zařízení do dokumentace zakreslit a zahrnout jej do procesu EIA. Dále požadujeme upřesnění možnosti

aplikace produktu v zemědělství, když sama dokumentace hovoří o reálné „*spíše nemožnosti splnit požadované limity*“.

#### e) sekundární bakteriologická kontaminace

Požadujeme studii, že při *skladování a transportu produktu* nebude docházet k sekundární bakteriologické kontaminaci. Lze předpokládat, že vlastnosti produktu budou příhodné pro tvorbu bakterií. Požadujeme uvést a realizovat taková opatření, které zamezí bakteriologické **kontaminace po hygienizaci kalu/produktu** a to jak v lokalitě záměru, tak v lokalitách zpracovávající produkt.

#### f) nedostatečně uvedené parametry fermentorů

V dokumentaci absentuje rozvaha o navržené kapacitě fermentorů, není zde ani uvedena **minimální doba zdržení směsi** ve fermentoru. Z dokumentace ani není patrný provozní postup při plnění fermentorů (popřípadě vliv technologického postupu při míchání na výsledné parametry produktu), není ani uvedena rezerva (pokud ji vůbec záměr uvažuje). Tyto důležité parametry požadujeme do dokumentace doplnit a respektovat je při analýze (dopadů) havarijních stavů.

#### g) nedostatečně uvedená vizualizace nakládky produktu

V dokumentaci je zpracována vizualizace záměru. Dokumentace hovoří o dvoji nakládacích tunelů, ty však ve vizualizaci nejsou umístěny. Požadujeme uvedení vizualizace a dokumentace v soulad a zpracování těchto tunelů do vizualizace.

## VI. Doprava

### a) variantní zpracování

Jak z dokumentace vyplývá, doprava bude *značně negativně ovlivňovat* nejen životní prostředí, ale i samotnou dopravní obslužnost okolních obcí *Sedlec, Klecany, Větrušice, Zdiby a Husinec/Řež*, sekundárně i *Klíčany, Hoštice a Vodochody*. I pokud by byla finálně zvolena *varianta 3* (která jediná může být označena jako *akceptovatelná*), bude značně přetížena křižovatka silnic *II/608 a III/0083* a dálniční sjezd *II/608, E55/D8 a I/9*, kde se již dnes tvoří *dlouhé kolony* zejména individuální automobilové dopravy.

Z tohoto důvodu **požadujeme realizaci kruhové křižovatky II/608 a III/0083** ve všech variantách a **dobudování dálničního sjezdu E55/D8, I/9 a II/608 „dvoukřídlým“ způsobem** tak, jak je koncipován v územním plánu obce Zdiby.

Podmínka souhlasu vlastníka pozemků s realizací u všech variant je ze strany dokumentace neakceptovatelná, požadujeme alespoň **závazný předběžný souhlas vlastníka pozemku** tak, aby byla zaručena možnost realizace varianty.

## b) intenzita dopravy

Dokumentace **totálně zkresluje reálnou intenzitu dopravy**, hypotetické úvahy prezentuje jako ověřená fakta, která s reálnou zátěží mají pramálo společného. Jednoduše lze rozporovat intenzitu provozu na **silnici III/24219**. Uváděná intenzita je vztažena pouze k prvnímu úseku mezi křižovatkou II/608 – III/0083 a distribučním centrem Ahold. Od tohoto místa ke křižovatce silnice III/24219, III/2425 a III/0083 je intenzita nákladní dopravy podstatně nižší (pouze již obsluha betonárky Klecany, skladu Klecany a lomu Klecany). Od této křižovatky ke křižovatce II/24219 do Větrušic projedou denně **maximálně jednotky** nákladních aut (a to do autoservisu pro společnost Hrubý). Od křižovatky do Větrušic po silnici II/24219 až k areálu současného kalového hospodářství **projíždí nákladní doprava zcela výjimečně** (i z důvodu omezení hmotnosti automobilu na 12 tun). Jinými slovy nárůst kamionové dopravy v posledních dvou jmenovaných úsecích není **uváděných 40%, ale téměř rovných 100%**.

Tento zásadní fakt se odráží v *hlukové i rozptylové studii*, která po celé trase počítá s dokumentací deklarovanými 187 nákladními auty denně. Požadujeme **provedení nestranného průzkumu** intenzity dopravy ve všech relevantních úsecích a **adekvátní přepracování obou studií a studií z nich vyplývajících**. Důrazně se ohrazujeme proti takovýmto v dokumentaci tendenčně zkresleným poskytnutým vstupním datům. O skutečné intenzitě dopravy musel být předkladatel *korektně informován*, což dokládá i jím dodaná obrazová příloha č 4. a 5. v příloze I.12.

## c) doprava po železnici

Dokumentace uvádí perspektivní možnost dopravy po železnici. V této souvislosti požadujeme do dokumentace doplnit **předběžný souhlas obcí**, ve kterých by mělo docházet k překládání organického odpadu a produktu (z dokumentace *Praha Čakovice, Měšice, Kralupy nad Vltavou*) a detailnější variantní posouzení umístění těchto překladišť.

Součástí analýzy variant požadujeme v souladu s připomínkou IV c) a V a) posouzení dopravní obslužnosti ve vazbě na lokalitu vstupních a výstupních zařízení.

## d) alternativa dopravy kalů automobilovou dopravou

Dokumentace uvažuje **alternativu ponechání odstředivek** na Císařském ostrově a dovoz odvodněného kalu do Drast automobilovou dopravou. Tato alternativa přináší **další nárůst dopravy v okolí Drast, jejíž objem není dokumentací upřesněn** (objem dopravy v okolí záměru patrně zůstává nezměněn). Alternativu lze stěží označit jako *koncepční*, navrhujeme **její eliminaci v souvislosti s provozem v Drastech z dokumentace**. Pokud by z dokumentace nebyla eliminována, požadujeme alternativu zanést do dopravní studie (i například v rámci řešení havarijních stavů, pakliže by to odpovídalo skutkové podstatě).

Ponechání odstředivek na ÚČOV budí podezření, že předkladatel si není jistý technologií čerpání kalů v RTK, potažmo provozem RTK jako takovým.



## VII. Zátěž provozu zařízení

Téměř všechny stavební objekty záměru budou své okolí *obtěžovat hlukem a zápachem*. Dokumentace u každé z nich tyto aspekty *bagatelizuje*, udává, že sice budou své okolí obtěžovat, avšak ihned konstatuje, že tento vliv je *nezanedbatelný*. *Absolutní čísla* v celkovém hodnocení však dávají zapravdu obavám okolních obyvatel, žijících buď v těsném sousedství záměru, nebo cca 350m daleko (zástavba Drasty a Větrušice), potažmo i obyvatele okolních obcí. Poznamenejme, že tyto hodnoty jsou *teoretické*, v lepším případě je lze považovat za *nejlepší možné realizovatelné*, avšak ***provozní hodnoty mohou být i podstatně odlišné***.

Z těchto důvodů požadujeme *podmínit* potenciální kladné stanovisko nutností realizovat veškerá dostupná, a to i ekonomicky nákladná, opatření vedoucí k minimalizaci těchto jevů s dostatečným kapacitním přesahem, nikoliv čekat, zda-li se tyto nedostatky projeví v průběhu *zkušebního provozu*. Požadujeme uvedení reálných provozních emisí znečišťujících a pachových látek podle jiných, kapacitně odpovídajících realizací předmětné technologie.

Dále požadujeme v rámci *řídícího systému* nastavení ***transparentního kontrolního mechanismu*** pro obyvatele okolních obcí a zejména pro místní samosprávy tak, aby mohli ***samočinně*** dohlížet na plnění předsevzatých limitů. Zároveň požadujeme záruku závazku ***zpracování kompenzací*** pro stanovené obce pro případ neplnění limitů.

### a) pachové látky

Konstatování, že „*rozptylová studie řeší předběžné maximální hodnoty emisí pachových látek, které by měly zajistit u okolní obytné zástavby takovou úroveň koncentrace pachových látek, která nebude pro obyvatelstvo obtěžující*“ nepovažujeme za šťastné. Zdá se, jako by překladatel rozptylovou studii psal pouze předběžně a pouze na míru obyvatel, nikoliv záměru. ***Požadujeme objektivní výpočet úniků pachových látek*** z jednotlivých stavebních objektů s *předem adekvátně stanoveným koeficientem fugitivních emisí* a nové zpracování rozptylové studie seriózním způsobem.

Dokumentace uvádí doporučení instalace dalších biofiltrů, však konstatuje, že to povede k dalšímu záboru volné plochy. Požadujeme tuto instalaci ještě před zkušebním provozem a požadujeme všechny podobné „přidružené“ stavby minimálně ***zakreslit do schéma rozmístění provozu*** tak, aby nemohlo dojít k zaplnění areálu způsobem, který by realizaci přidružených zařízení eliminující vliv záměru na okolí v pozdější době znemožňoval. Jelikož na tuto potenciální skutečnost odkazuje i sama dokumentace, požadujeme, aby byl tento rozpor *vyjmut z úvodní sekce udávající, že areál má dostatečné rozměry* a z tohoto důvodu je vhodný pro realizaci záměru.

Tento požadavek opíráme i o konstatování dokumentace, že další instalace bude probíhat, pouze pokud budou překračovány legislativní limity. Upozorňujeme, že pachové látky nejsou v legislativě České republiky nikterak závazně upravovány, tedy tuto podmínku považujeme za irelevantní.

### b) běžné emise z biofiltrů

Dokumentace připouští biofiltry jako prvek negativně ovlivňující své okolí. Upozorňujeme, že maximální účinnost biofiltrů je 85%, tedy minimálně 15% zápalchu bude ***nekontrolovatelně unikat***. Tento fakt bývá bagatelizujícím způsobem nazýván „*běžné emise biofiltrů*“. Ostře protestujeme proti takovému náhledu.

### c) emise vodní páry

Dokumentace uvádí emise vodní páry v celkovém objemu *85,3 tun denně*. Požadujeme posudek, že takové množství vypouštěné páry nebude mít **vliv na mikroklima**, popř. jiné složky životního prostředí. Zároveň požadujeme posudek deklarující, že společně s vodní párou nebudou unikat jiné nežádoucí látky (zejména pachové látky) a že nehrozí žádné bakteriologické znečištění ovzduší.

V souvislosti s variabilními povětrnostními podmínkami požadujeme do dokumentace zanést opatření omezující namrzání technologie.

### d) rozptylová studie

Dokumentace stanovuje imisní pozadí podle měřicí stanice *AKOBA (Praha-Kobylisy)* a *SVELA (Vetrusy)*. Veškeré učiněné závěry o aktuální imisní situaci lze označit jako **nerrelevantní**, neboť *SVELA* je umístěna v údolí (na marginální ovlivnění tímto aspektem upozorňuje i CHMÚ, Drasty jsou naopak na náhorní plošině) a výsledky *AKOBA* jsou relevantní pro okolí vzdálené maximálně *4,5 km*. Tedy aktuální imisní situace se opírá o nepodložená data, odhad nemusí být přesný, spíše může vést k **chybným závěrům a interpretacím** (uvažování emisí z dálnice *D8* na základě emisí *Zenklovy ulice* je toho dokladem).

Z důvodu absence měřicí stanice požadujeme **stanovení imisní situace** na základě nezávislého kontinuálního měření přímo v lokalitě nebo stanovení imisní situace fundovaným numerickým modelem (nikoliv laxním až spekulativním slovním popisem) a přepracování rozptylové studie podle reálných dat.

Subjektivním pozorováním místních poměrů lze zejména v období převládajících vlivů tlakové výše rozporovat i větrnou růžici, náhorní plošina vykazuje své vlastní mikroklima. Jako objektivně směrodatné údaje o větrné růžici je možné použít data z letiště Vodochody.

### e) hluková studie

*Bod č. 3 hlukové studie* v dokumentaci je umístěn nejméně *60 m* (z *350 m*) od bodu, který byl v hlukové studii měřen, viz hluková studie příloha *I.15*, číslo měření *36/2010*. Požadujeme sjednotit body a adekvátním způsobem upravit závěry hlukové studie.

Hodnoty zatížení hlukem uvedené v závěrech hlukové studie, vzhledem k připomínce *X a)*, považujeme za alarmující. Hlukovou studii doporučujeme rozšířit o pasáž specifikující **frekvenční charakteristiku hluku** tak, aby byla adekvátním podkladem pro hodnocení zdravotních rizik a zahrnout tento aspekt do posouzení vlivu na všeobecné zdraví.

Požadujeme explicitně vyjádřit důvod, proč parametry hlukové studie u bodů 2 a 3 se značně liší, když oba body leží v téměř identické vzdálenosti a zvlnění krajiny je identické.

Požadujeme zpracování hlukové studie ve formě mapy izofon pokrývající i další významnější zdroje hluku, zejména automobilovou dopravu (dálnice *E55/D8*, *II/608*, *III/24219*, *III/0083*), *I.* železniční koridor, letiště *Praha Ruzyně*, letiště *Vodochody*, *AERO Vodochody*, lom *Klecany*, betonárka *Klecany*).

## f) vnitroareálová doprava

Z dokumentace není zřejmé, která **varianta dopravy kalů a odpadů** po areálu bude používána, zdali **vnitroareálová automobilová doprava** nebo **pásové dopravníky**. Variantu **rozvážení kalů „ve sklápěčkách“ lze označit jako absolutně nevyhovující** z důvodu dalšího šíření **pachových látek ve vzduchu a možné kontaminace** (bakteriální i nežádoucími látkami včetně těžkých kovů) srážkových či povrchových vod nebo ovzduší. Důrazně požadujeme **minimalizaci vnitroareálové dopravy** a podmínku transportu kalů pomocí **hermeticky uzavřeného pásového dopravníku**.

Poznamenejme, že transport kalů v otevřené formě je velkým zdrojem emisí pachových látek, je to i zdroj zápachu, na který si občané žijící v okolí současného kalové hospodářství oprávněně stěžovali a stěžují. Odmítáme jakoukoliv technologii (umístěnou kdekoliv) stavět opět způsobem, který bude své okolí opět neadekvátním způsobem zatěžovat, přičemž tomuto obtěžování lze technickými opatřeními zabránit.

## g) vliv drtiče, skladovacích prostor a třídící linky

Z dokumentace není patrný vliv **drtiče, skladovacích prostor a třídící linky**, zejména ve vztahu k **hluku, pachovým látkám a prachovým částicím PM10**. Požadujeme adekvátní posouzení, zda k těmto částí provozu nemůže docházet ke vzniku hnilobných procesů a návrh a realizaci takových technických opatření, která tyto nežádoucí faktory budou minimalizovat. Požadujeme tyto aspekty do dokumentace explicitně zanést včetně minimální doby zdržení odpadů a kalů ve vstupních silech.

## VIII Přivaděč

### a) přemostění

Vzhledem na **neadekvátní zásah do krajinného rázu** požadujeme provést variantní řešení přemostění údolí *Do Klecánek v Klecanech* takovým způsobem, aby přivaděč nevystupoval nad povrch. Plánované přemostění má značně negativní vliv na estetické hledisko v této turisticky využívané lokalitě (mimo jiné hojně využívaná cyklistická trasa 8100 a naučná stezka).

Důrazně upozorňujeme, že navrhované přemostění musí být navrženo s ohledem na místní **schválené vyhlášky**, zejména nesmí bránit výkonu protipovodňového plánu, kdy přemostění je umístěno na jediné přístupové (v tomto případě únikové) komunikaci.

Doporučujeme už v této fázi projektování provést detailní místní šetření, jehož výsledky by měly být zahrnuty do dokumentace EIA a to zejména s ohledem na nedaleký mokřad.

### b) zástavba v trase RTK

Studie udává, že na trase přivaděče nejsou žádné hlubinně založené či mnohapatrové domy, maximálně připouští dvoupátrové rodinné domy. To platí pro zástavbu Zdib (Brnky) i Klecan, avšak je v **zásadním rozporu se zástavbou v Praze – Bohnicích**, kde se nachází **až 7 patrové panelové domy**. Z tohoto důvodu požadujeme geologický posudek po celé trase a záruky, že uváděné stavby nebudou stavbou ani provozem ovlivněny.

Dále upozorňujeme na archeologické naleziště Pravý Hradec, které by mělo být uvedeno u významných kulturních památek v okolí záměru.

### c) usazování kalu v potrubí

Důrazně požadujeme **minimalizovat riziko zanášení** transportního potrubí RTK a doporučujeme realizaci takových technických opatření, které by **aditivně přispívala** ke zvýšení spolehlivosti. Čištění potrubí *pouze proplachem* považujeme za **nedostatečné**, požadujeme zavést a v dokumentaci uvést další způsoby čištění. Realizaci jištění pomocí *duplicitního potrubí* v celé délce považujeme za **nedostatečné**; havarijní stav (zanášení obou potrubí) může být i značně *trvalejšího charakteru*; v takovém případě pak bude kal transportován podle VI d), což v žádném případě **není dlouhodobě akceptovatelné**.

### d) anaerobní proces v potrubí přivaděče

V rámci dopravy kalů požadujeme studii zpracované kompetentní osobou a dostatečné záruky, že při jímání kalů na ÚČOV, v potrubí RTK a v jímce kalů v Drastech již nezapočne probíhat anaerobní stabilizace s (v tomto případě) nežádoucím vznikem *bioplynu a sulfanu*. Požadujeme výsledky této studie (zejména maximální možnou produkci těchto látek) zanést do havarijních scénářů, vyhodnotit vzhledem k jedinému místu po odvětrávání přivaděče a zanést i možný vliv do produkovaných emisí. Požadujeme návrh a realizaci takových technických opatření, které zamezí hromadění případných fugitivních emisí bioplynu a sulfanu v prostoru šachet.

### e) doprava rubaniny v průběhu stavby

Důrazně doporučujeme upřesnit možnost využití lodní dopravy zejména z lokality šachty Š4, kde plánovaná trasa vede ve *Zdíbech Roztockou* ulicí po více nežli **16% klesání obydlenu zónou** po 3.5 m široké silnici ve značně nepřehledném terénu s minimálními výhledovými parametry. Taková doprava 20tunových návěsů zde bude značně problematická, ne-li nemožná.

### f) hydrogeologické podmínky v trase RTK

Dokumentace nikterak zcela neřeší problematiku spodních vod na trase přivaděče, opět uvádí, že problematika povrchových vod bude řešena až s ohledem na situaci při ražbě a provozu RTK. Takový náhled na možné ovlivnění **kvality a kvantity podzemních vod** považujeme za neakceptovatelný i vzhledem k tomu, že místní podzemní vody jsou v současnosti individuálně odbírány (nepříznivá hydrogeologická situace už byla dokonce důvodem pro odmítnutí podobných staveb v regionu v minulosti). Požadujeme explicitní zpracování kapitoly zaměřené na tuto problematiku a požadujeme ve výškovém zpracování přivaděče (příloha II.6 podélný profil) zachytit i hladinu Vltavy a hladinu podzemních vod.

### **g) geologické podmínky v trase RTK**

Jako nedostatečné považujeme zpracování geologických podmínek v regionu a jejich interpretaci ve vztahu k přivaděči. Požadujeme zpracování podrobné geologické studie, která by explicitně udávala množství a rizika spojené s možným výskytem puklin.

### **h) variantní posouzení přivaděče**

V souladu s připomínkou *IV b)* požadujeme podle výsledku studie možnosti zpracování pevného odpadu do produktu zpracování variantního posouzení RTK a to ve

- *variantě 1a* – vedení dopravy pevného odpadu automobilovou dopravou do místa zpracování (ať se jedná o provoz v Drastech či v jiné lokalitě) a transport kalů v potrubí RTK v dokumentaci předkládané trase
- *variantě 1b* – vedení dopravy pevného odpadu automobilovou dopravou do místa zpracování (ať se jedná o provoz v Drastech či v jiné lokalitě) a transport kalů v potrubí RTK v trase současného kalovodu
- *variantě 2* – vedení dopravy pevného odpadu dlužní železniční dopravou a transport kalů v potrubí RTK v dokumentaci předkládané trase

Součástí tohoto variantního posouzení vedle separátního posouzení vlivu na životní prostředí požadujeme i ekonomickou rozvahu věci, zejména ve vztahu k pořizovacím a provozním nákladům.

## **IX Další negativní vlivy záměru**

### **a) hodnota nemovitého majetku**

Hodnota nemovitého majetku v okolí záměru bude **značně snížena**. Větrušice jsou neprůjezdnou, klidnou obcí, z jedné strany sousedící s *NPR Větrušická rokle*. Silnice *III/24219* je v úseku Větrušice – Vodochody využívána minimálně. Snížení ceny nemovitostí nebude dáno pouze dopravou (a to v jakékoliv nabízené variantě, neboť téměř veškerá dopravní obslužnost nejen Větrušic, ale i celého mikroregionu Klecanska je vedena přes křižovatku *II/608, I/9 a E55/D8*), ale i **přítomností nepřetržitého provozu** v bezprostřední blízkosti obce včetně obtěžování obyvatelstva **hlukem a zápachem**. Argument **nových pracovních míst** je u téměř automatizovaného provozu irelevantní. V této souvislosti požadujeme **komplexní návrh odpovídacích kompenzací**.

### **b) rekreační hodnota území**

Dokumentace se mylně domnívá, že předmětné území není využíváno k **volnočasovým aktivitám**. Po silnici *II/24219* vede v úseku Klecany – Vodochody – Máslovice „dočasná“ objízdná trasa **mezinárodní cyklistické stezky č. 2 Praha - Drážďany**, jejíž realizace v údolí Vltavy z důvodu průchodu *NPR Větrušická rokle* a enormních finančních nákladů je prakticky nemožná. V okolí záměru vedou i jiné významné cyklistické stezky, např. **8100 – okruh kolem Prahy**. Rovněž se zde

nalézají plochy využívané k nejrůznějším sportovním aktivitám (fotbalová hřiště, letiště pro modeláře, kitting a v zimní sezoně pak k běžkování aj.). V okolí je značeno hned několik **turistických tras (z toho několik naučných) včetně mezinárodní E10 z Finska do Španělska**. Značné části obcí i ve vzdálenějším okolí jsou využívány k rekreaci (např. *Zdíby-Brnky, Husinec-Řež, Klecany, Máslovice*).

V okolí realizace záměru se nalézá i **národní kulturní památku Levý Hradec** (nejstarší dochovaný křesťanský kostel ve střední Evropě), kterou záměr, minimálně vizuálně, rovněž negativně ovlivní.

Uvedené skutečnosti jsou v **totálním rozporu s konstatováním dokumentace**, která uvedené cyklistické stezky i jiné aktivity zcela ignoruje a udává, že rekreační hodnota oblasti je nulová.

Na základě tohoto faktu požadujeme přepracování relevantní části dokumentace a přílohy I.20 a požadujeme, aby tato problematika byla seriózně zpracována a její závěry nebyly podhodnocovány.

### **c) hodnocení vlivu na veřejné zdraví**

Posouzení vlivu na veřejné zdraví v textové části dokumentace považuje za nedostatečně **zpracované**, neboť **žádné objektivní vlivy nepřipouští** – pouze udává *psychologické aspekty* plynoucí z obav z přítomnosti provozu. Pasáž se odvolává na hlukovou a rozptylovou studii, avšak tyto studie nerozšiřuje o žádné další závěry ani žádné další závěry z nich nevyvozuje.

Argumentaci vznikem nových pracovních míst v provozu při posuzování vlivu na veřejné zdraví považujeme za absolutně nerelevantní stejně jako vyjmenování fází metodiky bez jejich vypracování vzhledem k záměru.

Na základě nově zpracovaných studií požadujeme zaktualizovat i hodnocení vlivu na veřejné zdraví.

Zároveň upozorňujeme, že textová část podhodnocuje rizika uvedené v příloze I.16, požadujeme sjednocení těchto závěrů.

### **d) vznik nových pracovních míst**

Počet vzniklých nových pracovních míst je díky předpokladu automatizovaného provozu značně nadhodnocený. Již při provozu dnešního areálu je využíváno služeb, které jsou zajišťovány centralizovaně zaměstnanci ÚČOV Praha. Dokumentace dále uvádí, že pracovní místa budou generovány podpůrným provozem, např. laboratořemi, avšak o takových zařízeních není nikde jinde v dokumentaci ani zmínka. Doporučujeme tedy odpovídající pasáže upřesnit a přepracovat.

## **X Požadavky na doplnění dokumentace EIA**

### **a) kumulace vlivů na životní prostředí**

Dokumentace vylučuje kumulaci vlivů na životní prostředí ostatních staveb, v této souvislosti zmiňuje pouze *dopravní zátěž* (a to nereflektující připomínku IV b) ) a „*současný stav*“ *AERO Vodochody*.

Tento závěr však není relevantní, předmětná lokalita je dále ovlivněna provozem *letišť Praha Ruzyně* a může být značně ovlivněna záměrem *rozšíření letiště Vodochody (EIA MZP257)*, zejména ve vztahu k **hlukové a rozptylové studii**.

Požadujeme variantní *zpracování* těchto bezesporu značně ovlivňujících, byť i potenciálně možných, aspektů do dokumentace, v souvislosti s MZP257 zejména pak s detailem na posouzení emisí PM10 a pachových látek.

### **b) nesoulad s územně plánovací dokumentací**

Dokumentace se hned několikrát odvolává na **údajný soulad** s územní plánem Klecan a územním plánem Pražského regionu. Srovnáním *množství vstupních surovin* (obzvláště při přepočtu na sušinu) nelze záměr chápat jako „*koncové zařízení technické infrastruktury*“ pro „*likvidaci odpadních vod*“, ale spíše jako zařízení na zpracování odpadu. To v žádném případě není v souladu s územními plány.

Naopak územní plán Pražského regionu počítá s rozšířením (intenzifikací) ÚČOV na stávající lokalitě. Na základě tohoto faktu (prakticky znamenající ukončení provozu v Drastech) naplánovaly okolní obce i nové zóny obytné zástavby, které se značně přiblížili k drasteckému areálu. Realizace záměru nejenže znehodnotí již provedené investice, ale díky enormnímu zatížení okolí znemožní jakýkoliv další adekvátní růst obcí.

Podobně se lze vyjádřit i k plánu odpadového hospodářství Středočeského kraje.

### **c) nedostatečné zajištění při havárii**

Záměr neprezentuje žádná zařízení, která by umožnila víceméně bezproblémový chod ÚČOV Praha v případě **poruchy či havárie technologie** kalového hospodářství nebo RTK. Kapacita na zdržení surovin za normálních okolností transportovaných RTK je **řádově omezena hodinami** (například 6 hodin pro směsný kal). Není dostatečně ošetřeno, jak se s takovými provozními stavy vypořádat.

Požadujeme vypracování *scénářů* pro havarijní situace (i bod VI d), VIII c) a d)) včetně *analýzy jejich vlivu* na životní prostředí a navrhnout *koncepční opatření* vedoucí k minimalizaci jejich vzniku. Zároveň upozorňujeme, že požadavek na zpracování havarijních stavů do dokumentace uvedený v závěrech zjišťovacího řízení nebyl v dokumentaci naplněn.

### **d) podhodnocené celkové hodnocení**

Do značné míry nelze nesouhlasit s celkovým hodnocením záměru zejména u **obtěžování pachem, hlučím a dopravou**. V těchto aspektech se nabízí i stupeň 7. Zároveň navrhuje zvýšit stupeň u estetického hlediska záměru.

Vzhledem k tomu, že uváděný záměr má nahradit současné kalové hospodářství, jehož energetické využití pokrývá 50% spotřeby celé ÚČOV Praha, zatímco předložený záměr pouze energii spotřebovává, požadujeme zpracování této problematiky do hodnocení (zejména ve smyslu prevence rizik) do vstupů a výstupů.

Ve vztahu k zátěži provozu požadujeme v hodnocení zohlednit problematiku ohrožení podzemních vod. Díky přítomnosti populace zvláště chráněných živočichů v téměř kritickém množství v národní přírodní rezervaci Větrušická rokle doporučujeme zvýšit i hodnocení na **ostatní vlivy na floru a faunu** na stupeň 7 až 8.

#### d) nepřehledný text dokumentace

Doporučujeme vést dokumentaci způsobem, který nebude stejné pasáže (byť s drobnými změnami) uvádět na různých místech, namísto toho doporučujeme zpřehlednit dokumentaci používáním odkazů, pokud to bude nezbytně nutné. Jako příklad lze uvést dovážení písku z ÚČOV, které je v části I. řešeno bez uvedení objemu, avšak část II. již tento objem konkretizuje.

#### e) chybějící odborné posouzení

Jako překvapivé lze označit konstatování, že jediná posuzovaná varianta byla zvolena na základě menšího počtu negativních vyjádření. Z toho vyplývá, že výběr varianty nebyl **diskutován odbornou veřejností**, natož aby výsledky diskuze byly podrobeny **oponentnímu řízení**, ideálně od zahraničních expertů. Naopak záměr působí jako snaha o vybudování konkrétní technologie co nejdále od Prahy bez toho, aniž by byla uvedena finální technologie likvidace kalů a odpadů.

Doporučujeme, aby Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad zvážilo požadavek na takové řízení výběru variant kalového hospodářství u tak velkého znečišťovatele vod, jakým Hl.m. Praha bezesporu je.

Zároveň upozorňujeme, že některé přílohy dokumentace nebyly zpracovány autorizovanými osobami.

### Shrnutí a požadavky

Výše uvedené připomínky jsou technického charakteru, mají zásadní dopad na nestranné posouzení předloženého záměru. Odmítáme způsob prosazování zájmů předkladatele (bod I, II, VI c) a IX a) ) a požadujeme informovanou a odbornou diskuzi se všemi subjekty, kterých se předkládaný záměr dotýká. Samozřejmě i my bychom mohli argumentovat stejným způsobem (např. výsledky petiční akce NE rozšíření kaliště v Drastech či výsledkem místního referenda), avšak nečiníme tak jsa si vědomi, že proces EIA má být čistě odborným posouzením.

Odmítáme snahu předkladatele **komplexní záměr rozdělovat** do dílčích částí a žádáme příslušný úřad, aby takovému tendenčnímu rozdělování záměru zabránil. Již dnes je komplexní záměr modernizace čistírny odpadních vod v Praze nepochopitelně rozdělen do dvou záměrů *EIA PHA154* a posuzovaný *MZP298*, ten je však dál rozdělován na zařízení na míšení produktu (aktuální dokumentace *MZP298*) a zařízení produkt spotřebovávající (v současné době neřešený provoz, mající pravděpodobně z celé komplexní technologie čištění odpadních vod největší vliv na životní prostředí) – viz připomínka *V a)* (poznamenejme, že původně měl být podobně separátně posuzován i RTK). Požadujeme, aby předložená dokumentace byla v souladu s připomínkou *V a)* **rozšířena o variantně řešené záměry na zařízení zpracovávající produkt V b) a d)** a došlo k **posouzení EIA celého technologického celku**, nikoliv jeho dílčích částí.



Upozorňujeme, že možné vynucené finální energetické řešení kalů a odpadů z Prahy umístěné v Drastech (deklarované například i *Energetickou koncepcí Hl.m. Prahy*) není v souladu s relevantní územněplánovací dokumentací a z pohledu okolních obcí je to **nepřípustné zatížení relativně čistého životního prostředí**, proto místní samosprávy a občanská sdružení budou proti takovým snahám kategoricky protestovat. V této souvislosti upozorňujeme i na přítomnost ohroženého ekosystému v blízkém okolí záměru.

Rozdělování jediného komplexního projektu na dílčí záměry vede i ke značné nepřehlednosti posuzovaného záměru (zatímco *PHA154* uvádí 6 dalších možných lokalit pro kalové hospodářství, *MZP298* uvádí pouze jednu a ostatní považuje za nemožné, přičemž obě EIA byly podány identickým předkladatelem s minimální časovou prodlevou, různé vstupní a výstupní parametry pro záměr v Drastech a RTK,...).

Na celé dokumentaci je alarmující, že u obou předpokládaných využití produktu je uvedeno (připomínka *V c* a *V d*), že **dané využití produktu není (a nebo spíše nebude) v souladu s legislativou**. Zásadní nezodpovězenou otázkou tedy je, proč takové zařízení vůbec za enormních finančních nákladů budovat.

Obecně se domníváme, že **otázka likvidace kalů** coby provozu nutného z pohledu pražské aglomerace *nebyla řešena z pohledu volby lokalit* (současná ÚČOV Praha – Císařský ostrov nebo Drasty), ale *z pohledu technologie* (tedy provést za veřejné kontroly taková technická a technologická opatření, která budou negativní vlivy maximálně eliminovat). Přemístování provozu do oblastí, která jsou méně znečištěna nebo méně obydlena a spoléhání se na menší veřejnou kontrolu považujeme za nekonceptní až nepřijatelné. Naopak se domníváme, že by se *odpad měl likvidovat v místě jeho vzniku*, obzvláště v případě, že znečišťovatel má dostatečně vybudovanou odpovídající infrastrukturu. Upozorňujeme, že navrhovaná koncepce přemístění nemá oporu ani v referencích u ostatních evropských metropolí (mezi které Praha neoddiskutovatelně patří), které své kalové odpady likvidují ve svých průmyslových zónách. Předložený záměr naopak odpovídá pouhému přemístění kalového hospodářství, navíc v Drastech navrhovaná technologie je zejména **zařízení na likvidaci odpadů**, přičemž o jakémkoliv energetickém využití v celé dokumentaci není ani zmínka. Volba názvu dokumentace tak není šťastná a ani neodpovídá skutečnosti (nebo k **žádnému energetickému řešení kalů a odpadů** v předloženém záměru nedochází).

Jako nedílnou součást dokumentace požadujeme navrhnout **transparentní způsoby veřejné kontroly** (zejména ze strany obcí a občanských sdružení), popřípadě alespoň v obrysech navrhnout **adekvátní kompenzace** za provozem způsobené škody, zejména na zdraví, životní úrovni či majetku.

V souvislosti s připomínkou *II* a *III* upozorňujeme, že **NPR Větrušická rokle je EVL** a tudíž se na záměr vztahuje *odstavec 2 §45i zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny* ve znění pozdějších předpisů. Neboť dokumentace **není vedena způsobem, který ji citovaný zákon ukládá, explicitně požadujeme zpracování dokumentace variantním řešením** skládající se z porovnání

- *varianty 0a* – ponechání stávajícího kalového hospodářství na bázi *anaerobní stabilizace* kalu na *Císařském ostrově*, popřípadě její intenzifikace, pokud bude vyžadována
- *varianty 0b* – umístění nového kalového hospodářství na bázi *aerobní stabilizace* ve formě identické technologie, jako je navrhována nyní v Drastech, na *Císařském ostrově*
- *varianty 1a* – umístění jiné technologie na území Hl.m. Prahy
- *varianta 1b* – přímý transport odvodněného kalu ke spalování do nějakého specifikovaného energetického zdroje
- *varianty 2* - umístění nového kalového hospodářství na bázi *aerobní stabilizace* ve formě identické technologie, jako je navrhována nyní v Drastech, v *Drastech*

V takovém posouzení by mělo hrát zásadní roli vedle **pozitivního vlivu záměrů** na životní prostředí i hodnocení **stávající infrastruktury a možností** uvedených lokalit (napojení záměru na železniční, příp. lodní dopravu, veřejná kontrola, apod.). Vzhledem k současné ekonomické situaci by mělo být bráno v potaz hledisko ekonomické rozvahy variant, zda vynaložené náklady odpovídajícím způsobem reflektují příznivý vliv na životní prostředí. Naopak v případě prokázání negativních aspektů musí dojít k realizaci **adekvátního kompenzačního programu**.

K těmto formálním nedostatkům dokumentace **požadujeme přepracování** stávající dokumentace na variantu 2, které bude reflektovat připomínky uvedené výše. Dále požadujeme jako nedílnou součást dokumentace **variantní posouzení přivaděče** podle připomínky VIII h) vedle navrženého RTK i v trase současného kalovodu, popřípadě bez důlní železnice.

K posuzovaným kritériím požadujeme přihlídnout v rámci **prevence vzniku rizik** i k energetickému využití kalů pro samotný provoz ÚČOV. Dnešní kalové hospodářství na ÚČOV pokrývá 50% spotřeby ostatních technologií ÚČOV, což umožňuje v případě dlouhodobějšího výpadu dodávky elektrické energie (např. při blackoutu) zajistit v adekvátní kapacitě čištění odpadních vod. Takovou možností záměrem navrhovaný provoz nedisponuje, naopak, energii pouze spotřebovává.

Dalším relevantním kritériem by mělo být **vyčíslení účinnosti** jednotlivých variant, tedy porovnání energeticky využitelných vlastností kalů a odpadů s náklady na transport složek produktu, přípravu produktu a transport produktu.

Studie EIA by měla zároveň reflektovat alespoň předběžnou kalkulaci nákladů na pořízení technologie a provozních nákladů. Tyto aspekty by měly být součástí posouzení výběru variant.

Je nasnadě, že kaly (obecně) musí být adekvátním způsobem likvidovány, avšak uvedení pouze jedné varianty **bez relevantních technických srovnání** tak, jak je předkládáno dokumentací, nemůže vést k výběru té optimální, ekonomicky a ekologicky šetrné varianty minimalizující vliv na životní prostředí.

Vzhledem k výše uvedeným formálním a technickým připomínkám doporučujeme

**ve smyslu §8 odst 5 zákona 100/2001 Sb vrátit dokumentaci předkladateli**

a

**ve smyslu §45i odstavce 2 zákona 114/1992 Sb nařídít variantní posouzení minimálně v uvedeném rozsahu**

Za Občanské sdružení Klecansko, Větrušicko a okolí,

*Ing. Martin Řimnáč, Radek Fürst, Jiří Manda*

Občanské sdružení Klecansko, Větrušicko a okolí

[www.os-kvo.cz](http://www.os-kvo.cz)