

Schůzka členů petičního výboru, rady města a zástupců investora 10.8.2020

Datum a čas: 10. srpna 2020 13:00 až 14:15

Zápis zapsala: Pavla Srncová

Přítomni petiční výbor: Ing. P. Plát, Ing. G. Pospíšilová, P. Srncová, Mgr. Z. Kozlíček, Ing. M. Kákona

Přítomni rada města: Ing. J. Bláha, Mgr. A. Krejčová, Mgr. P. Lintner, Mgr. P. Lintner, Mgr. P. Valeš, M. Turek

Přítomni MÚ Soběslav: Ing. R. Bryll

Přítomni investor: P. Prokop (zástupce investora Exprin), Pešková (připravovala dokumentaci pro EIA), Vejr (autor hlukové studie), P. Zubatý (zástupce investora Exprin), Skalický (autor projektu), Ing. Zenkl (autor dopravní studie), M. Hulínský (zástupce investora Exprin)

Novinky ze strany investora

Na úvod se slova ujal P. Prokop, který informoval o nové pracovní verzi studie. Nejzásadnější změna nastala v severní části, kde se podařilo vykoupit chybějící pozemek. Díky tomu dojde k navýšení plochy zeleně a zároveň k posunu jedné z hal kvůli vypořádání dopravy. V nové verzi bude více zeleně mezi halami. V severní části zóny bude nově vytvořený další polder na dešťovou vodu, která odsud bude svedena severním směrem do nedaleké vodoteče. Došlo k posunu vjezdu z hlavní silnice a především o posun problematické budovy "A" o tři metry níže. Díky tomu dojde k vizuálnímu snížení. Jedná se o reakci na požadavek z územního plánování. Dnes nejsme schopni zaručit, co v průmyslové zóně nakonec bude. V novém projektu počítáme s kapacitou elektřiny 4 MW, na logistické centrum by stačila i 1MW. Logistické areály nemají takový počet zaměstnanců jako výrobní areály. Logistická hala o 50-60 tis. m2 stačí pro 200 zaměstnanců, oproti tomu výrobní hala potřebuje cca 500 zaměstnanců. Supermarkety nemají o tuto lokalitu zájem pro svá logistická centra. Například Lidl požaduje haly vysoké 21 metrů.

Doprava a životní prostředí

Ing. Bláha položil dotaz na dopravu, která je podle něj nejdůležitější. Ing. Skalický připomněl, že původní záměr počítal s maximální kapacitou lokality, protože zatím není jisté, co tam bude. Ing. Zenkl doplnil, že podle metodiky ministerstva dopravy vyšlo 870 kamionů s návěsem za 24 hodin, nakonec to ale všechno může být úplně jinak. Podle Ing. Skalického je důležité, že studie ukazují, že vše je v souladu s

životním prostředím a i větší počet kamionů nebude pro Soběslav zátěží. Ing. Pešková doplnila, že EIA posuzuje maximální možný stav vůči zastavěné ploše, ne to, co by si přál investor.

Podle Ing. Skalického je problém s dopravou, protože policie odmítá napojit areál přímo z obslužné komunikace. Rádi bychom, aby alespoň hala "A" byla skladová či logistická. Mohl by tu být internetový obchod, PPL či DPD. Na počet zaměstnanců je to minimální, sklady jsou automatizované a jezdí sem především dodávky. Kdyby byla tato část obsluhována přímo z obslužné komunikace, kamiony by se nedostaly na silnici do Chlebova. I proto jsme zrušili kruhový objezd na této silnici a nahradili jej křižovatkou s odbočovacími pruhy. Řešíme cyklostezku, kde bude umístěná a kam až povede. Nejpravděpodobněji až k mostu přes dálnici, dál už kamiony jezdit nebudou. Nově budovaná přeložka v rámci železničního koridoru počítá s provozem 400 kamionů denně. Řešíme tedy, zda dopravu nerozdělit i na tuto komunikaci. Hlukově by to ale zatížilo lokalitu na Ohradách. Ing. Bláha upozornil, že je třeba posoudit stávající propustnost nových dopravních křižovatek. Doplnil, že územní studie počítá s napojením části průmyslové zóny přímo z dálničního přivaděče. Haly "C" a "D" by měli být orientovány na výrobu s minimální dopravní zátěží. Haly "A" a "B" by mohly být logistické. To je návrh, o kterém jsme se bavili na jednání rady.

Ing. Zenkl se dotázal, zda je již dostupný posudek na dopravu. Ing. Bláha doplnil, že zatím proběhly pouze ústní konzultace s Centrem dopravního výzkumu v Brně. Ing. Zenkl doplnil, že propočítal zátěže individuální dopravy všech křižovatek. Největší problém je na křižovatce Petra Bezruče a E. Beneše (vedle pošty), kde je situace již dnes špatná. Ing. Bláha poznamenal, že křižovatka u pošty díky zrušení železničního přejezdu na Chlebov není z pohledu průmyslové zóny důležitá a doplnil, že město aktuálně čeká, kam budou haly připojené v další verzi projektu. Potéak si nechá dopravu posoudit u odborníků.

Ing. Skalický informoval o posunu všech hal o 12 metrů směrem od silnice na Chlebov a přidání zeleně. Kolem silnice na Chlebov tak bude z každé strany 60 metrový pás zeleně. Podle P. Zubatého není příliš vhodná zeleň přímo v areálu z důvodu údržby. Ing. Pešková doplnila, že je vhodnější budovat větší biotopy jako například tu v severní části areálu.

Ing. Bláha se dotázal, které haly budou ponechány pro výrobu a kde by nebylo tolik stání pro kamiony. P. Zubatý doplnil, že bude vypracována dopravní studie pro každou z hal v průmyslové zóně a podle toho zjistíme, kde bude moci být logistika a kde výroba. Doky ale zůstanou na všech halách, doky budou využity pro stání kamionů. Dnes se již odstavná parkoviště nedělají a řeší se to doky. Ing. Plát doplnil, že firmy nebudou nechávat kamion stát v docích. Podle P. Zubatého stání kamionů mimo je problém ŘSD. Ing. Pospíšilová doplnila, že nejbližší odstavné parkoviště je v Táboře a řidiči kamionů budou stát v okolí průmyslové zóny. Pavel Zubatý doporučuje tyto situace řešit městskou policií. Podle Ing. Kákony se kamiony zdržují v areálu pouze při nakládce a vykládce. Infrastruktura v okolí není na více kamionů připravena. P. Zubatý doplnil, že v rámci areálu určitě žádná stání pro kamiony nevzniknou. Nemělo by to být ani v rámci města, aby tam kamiony nejezdily. Ing. Pešková upozornila, že některé obce to řeší pomocí územního plánu. Podle Ing. Bláhy

tu odpočívka ŘSD není, protože nebyla součástí projektu dálnice D3. Ing. Skalický doplnil, že pokud by byly haly výrobní, některé doky by odpadly a došlo by k navýšení zeleně.

Ing. Plát se dotázal, zda se počítá s dopravními špičkami či denními průměry. Podle Zenkla se počítá se špičkami podle norem, tj. 10 % denního průměru.

Další postup v rámci řízení EIA

Ing. Pešková vysvětlila, jak funguje posuzování záměru. Výsledkem je závazné stanovisko s podmínkami. Součástí procesu je veřejné projednání. Podle něj investor připraví projekt a s ním jde pro územní a stavební rozhodnutí. Pak znovu předloží projekt krajskému úřadu a ten posoudí, zda je vše v pořádku. Po sedmi letech se dělá srovnávací studie. Dále v EIA zpracujeme novou dokumentaci, odpovíme na všechny dotazy a připomínky a pak bude dokumentace záměru znovu zveřejněna. Posudkář na kraji pak prověří, co je v rámci záměru možné když se mu něco nelíbí, vrátí jej znovu k projednání.

Zábor zemědělské půdy

Ing. Bláha se dotázal, jak to bude se zábořem. Ing. Pešková odpověděla, že podle zákona a našeho územního plánu je možné odejmout půdu ze zemědělského půdního fondu. Po novele zákona to již dnes možné není, respektive je, ale s přísnými podmínkami a jen ve výjimečných případech. Váš územní plán ale počítá s odejmutím, vztahuje se na Soběslav výjimka a půda může být odejmuta. Kdybyste tam dnes chtěli dělat obytnou zástavbu, už by ji nebylo možné odejmout.

Studie a projekt

P.Prokop se dotázal na dostupnost studie o krajinném rázu. Rád by její výsledky co nejdříve zapracoval do projektu. Věří, že díky snížení výšky hal a zahloubení jedné z nich, již nebude s krajinným rázem problém. Investor je připraven poslat pracovní verzi projektu do dalšího jednání rady města, která bude za 14 dní. P. Zubatý slíbil, že projektová dokumentace bude zaslána do konce příštího týdne.