# *Město Soběslav*

## Výbor pro rozvoj Průmyslové zóny Soběslav

*náměstí Republiky 59/I, 392 01 Soběslav*
*tel. č.: 381 508 195, fax: 381 524 143*
*http://www.musobeslav.cz*
*e-mail: vyborpz@musobeslav.cz*


**Adresát:**

Krajský úřad Jihočeského kraje
Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví
Oddělení IPPC a EIA
U Zimního stadionu 1952/2
370 76 České Budějovice

**Výbor pro rozvoj Průmyslové zóny Soběslav** zřízen usnesením Zastupitelstva města Soběslavi č. 13/094/2021 a č. 15/118/2021

| | |
|---|---|
| Mgr. Alena Krejčová | předsedkyně výboru |
| Ing. Petr Hejný | člen výboru |
| Ing. Jan Podlaha | člen výboru |
| Ing. Lukáš Slabý | člen výboru |
| Tomáš Šena | člen výboru |
| Michal Turek | člen výboru |
| Ing. Jiří Klíma | člen výboru |

náměstí Republiky 59
392 01 Soběslav

**Vyjádření k dokumentaci záměru „Průmyslová zóna Soběslav“**

Dne 10. 6. 2022 byla na úřední desce Krajského úřadu Jihočeského kraje zveřejněna dokumentace oznamovatele PZ Soběslav 1. s.r.o. (IČ: 077 06 359, sídlem Pomezní 1386/9, 18200 Praha 8-Libeň) a PZ Soběslav 2. s.r.o. (IČ: 077 06 391, sídlem Pomezní 1386/9, 18200 Praha 8-Libeň) k záměru „Průmyslová zóna Soběslav“, kód záměru JHC938, pod spis.zn.OZZL 56485/2020/jikor SO. V souladu s §8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podává tímto v zákonem stanovené lhůtě k dokumentaci následující připomínky:

**Koordinační výkres:**

- Plánovaná přeložka stávajícího vodovodu v majetku města Soběslav není ve výkresu zakreslena.
- Otevřené koryto odvádějící dešťovou vodu ze severní části znemožňuje z důvodu nepřítomnosti přejezdu koryta zemědělsky využívat zbývající části zemědělsky obhospodařovaného pole.
- Bylo deklarováno veřejným zápisem z PZ z 22. 4. 2021, že projekčně a stavebně investor zajistí umístění a vybudování přístupu pro pěší cyklostezku ve směru do Chlebova podél ulice Petra Bezruče, a to v části území, které je ve vlastnictví investora. Tento záměr není v koordinační situaci zakreslen, chybí i v legendě.
- V příloze výkresové dokumentace chybí výkres č. 1 a 2. a začíná až koordinační situací výkresem č. 3. Výkresy 1 a 2 nebyly ani zveřejněné na úřední desce, popřípadě v samotném podaném záměru dokumentace EIA.
- Chybí zakreslení hranice posuzované oblasti záměru pro dokumentaci EIA.

**ARSEN:**

- Jak bude nakládáno se zeminou obsahující zvýšené množství arsenu a jaké úřad stanoví podmínky v okolí lokality během zemních prací? Bude v té době možné přirozeně větrat bytové a rodinné domy v Soběslavi a Chlebově? Chybí rozptylová studie řešící větrnou erozi nakypřené půdy během zemních prací a možné kontaminování ostatní půdy v lokalitě. Jak bude dodržena povinnost vycházející ze studie „Posouzení rizikovosti zvýšených koncentrací arsenu v zeminách na lokalitě Soběslav – průmyslová zóna „U dálnice“ o nutnosti zakrytí všech zemin min. zelení, zpevněnými plochami atd., když se v samotné dokumentaci píše o vyrovnané bilanci zemních prací a sama studie pracuje s informací, že arsen se v lokalitě vyskytuje ve značně rozdílných koncentracích. Jaké bude zabezpečení/opatření, že ve svrchních vrstvách nebude arsen v nadlimitním množství? Bude kontrolováno množství arsenu i z deponií ornice při jejím opětovném rozprostření v lokalitě PZ? A pokud sama studie přiznává, že arsen má vliv na pracovníky během stavebních prací převážně HTÚ, jak bude zabezpečeno nejbližší okolí? Tzn. provoz na komunikacích procházejících zájmovou lokalitou, nebo na ně těsně přiléhajících? Tudíž na samotné pěší, cyklisty, motoristy či pasažéry? Budou jim při průjezdu zónou také vydávány OOP jako v případě samotných pracovníků o čemž se předmětná studie zmiňuje?
- Z důvodu dále popsaných skutečností studie „Posouzení rizikovosti zvýšených koncentrací arsenu v zeminách na lokalitě Soběslav – průmyslová zóna „U dálnice“ uvádí: *Dále doporučujeme organizovat výstavbu tak, aby nebylo nutné zeminu odvážet na deponie mimo lokalitu. Přes přírodní původ arsenu je nutné na zeminu s obsahem arsenu přes 30 mg/kg suš. pohlížet jako na odpad nevyhovující podmínkám pro zasypávání (příloha 5.1 – II) ve smyslu vyhlášky 273/2021 Sb.* Otázka je, jak bude podmínka kontrolována a kým? Jaké úřad nařídí měření koncentrací arsenu a opatření v lokalitě PZ během stavebních činností?
- Proč jsou uvažovány koncentrace v *Tabulce 3: Vstupní koncentrace uvažované při kvantifikaci rizik* (údaje v mg/kg suš. ) pouze v úrovni 0 až 0,3 m, když HTÚ budou probíhat v daleko větších hloubkách viz popis Hal v dokumentaci EIA (budu provedeny až cca 7 m zářezy, výkopy nádrží a další zemní práce)? Tzn. jistě budou zastiženy zeminy a horniny s větší koncentrací Arsenu v mg/kg suš. což sama studie zmiňuje, ale s tak velkými hodnotami dále nepracuje, i když byly zastiženy. A proč je uvažována tak nízká hodnota mg/kg suš., když v odebraných vzorcích jsou hodnoty výrazně vyšší. Při uvažování reálných vstupních koncentrací o větších hloubkách, dojde k daleko většímu ovlivnění v předmětné lokalitě. Studie je tak zavádějící a neprůkazná, když vstupními údaji předpokládá pouhé sejmutí ornice a podorničí.
- V dokumentaci chybí nutnost skrápění ploch během HTÚ, jaké budou zdroje vody pro tento účel, jaké bude její množství a jak bude ověřována kvalita takto použitých vod.

**Doprava:**

- Bylo deklarováno investorem v Návrhu podmínek pro přípravu textu smlouvy pro rozvoj průmyslové zóny Soběslav, že doprava do průmyslové zóny povede přednostně po komunikaci vedoucí paralelně s dálnicí D3,přesněji: Dopravní napojení severní a jižní části Průmyslové zóny Soběslav bude řešeno výhradně z

paralelních účelových komunikací souběžných s dálnicí D3. V dopravní studii je rozpad dopravy veden stále po komunikaci II/135, což je hrubým porušením dohodnutých bodů s výborem pro PZ.

- Dopravní studie nezohledňuje stávající dopravní situaci v lokalitě. Chybí relevantní sčítání dopravy v návaznosti na průmyslovou zónu. Křižovatka na Pískách a ulice P. Bezruče je již 3 měsíce ve zcela jiné dopravní situaci. Komunikace přes železniční trať není a již nebude funkční. Tuto skutečnost dopravní studie naprosto pomíjí. Dále budou upraveny přednosti na výše zmíněné křižovatce, což opět dopravní studie neakceptuje. V návaznosti na dnes neznámou dopravní situaci v lokalitě nemůže být stanoven počet nákladních automobilů zjednodušenou metodou. Nelze pouze touto průmyslovou zónou vybrat všechny dopravní rezervy lokality. Nebyla posouzena ani křižující komunikace vedoucí podélně s dálnicí D3, ani nově přeložená komunikace spojující komunikaci III/13521 a II/135 ani samotný dálniční sjezd z dálnice D3 ani sjezd do PZ. Zvýšený provoz na uvedených komunikacích a silničních křížení negativně ovlivní budoucí dopravní situaci, je proto nezbytné posoudit, jak musí být tato krizová místa uzpůsobena zvýšené dopravě. Krajský úřad musí stanovit jako nepřekročitelnou hodnotu návozu nákladních automobilů do průmyslové zóny na investorem stanovených 310 vozů. A musí stanovit nástroje, jakými bude uvedená hodnota dodržována. Např. podmínkou stanovující v návazných stavebních řízeních opakované kolaudační rozhodnutí.

- Jak může autor dopravní studie stanovit návoz do PZ ze všech směrů a pak uvádět dopravu z východu pouze o hodnotě 1% veškeré dopravy? Toto je manipulování na základě existující dálnice s daty. V dnešní době nevlastní všichni dálniční známku a směr od Dírné, a Jindřichova Hradce povede přes Chlebov. Jaká budou přijata nápravná opatření v Chlebově? Budou lidem vyměněná všechna okna přiléhající ke komunikaci III/13521? Musí být přijato dopravní nápravné opatření v zúžení komunikace III/13521 u objektu RD č.p. 9 v obci Chlebov. Musí být prodloužena cyklostezka ze Soběslavi až do středu obce Chlebov. Musí být zřízeny zklidňující dopravní prvky v obci Chlebov tak, aby zvýšená doprava negenerovala další dopravní nebezpečí na těchto předmětných komunikacích.

- Bylo deklarováno veřejným zápisem Výborem pro PZ z 22. 4. 2021, že stání pro TIR v severní části nebude Veřejné, ale bude spravováno pronajímatelem nebo vlastníkem hal a to z důvodu, aby nepřivádělo nadbytečnou tranzitní dopravu do lokality. Dokumentace je v rozporu s dohodou a zápisem.

- V dokumentaci chybí výpis počtu osob ve směnném provozu. Ve studii: Posouzení rizikovosti zvýšených koncentrací arsenu v zeminách na lokalitě Soběslav – průmyslová zóna „U dálnice“ je uvedeno 900 osob pro jednu směnu, tento udaj ale chybí v samotné dokumentaci, jedná se tak o maximální možný počet osob pro jednu směnu? Ani dopravní studie s touto hodnotou nepracuje. S ohledem na příjezd a odjezd pracovníků ve špičce z průmyslové zóny.

**Dopravní studie:**

- Dopravní zatížení na stávajících komunikacích bylo zjištěno z celostátního sčítání dopravy prováděném v roce 2016. Neaktuální podklady staré 5 let - dopravní řešení je dnes značně odlišné od situace v roce 2016 (přeložka komunikace II/135, zrušení přejezdu přes železnici). Je nutné provést aktualizaci údajů.
- V dokumentu je uvedeno: intenzita na přeložce II/135 byla zjištěna syntentickou metodou. Přímo od pracovníků všech provozoven v ulici Na Pískách byly zjištěny počty vozidel, které do nich denně zajíždí. - Není zde žádný výčet obeslaných provozoven. Které to podle zpracovatele studie jsou? Požadujeme aktualizovat sčítáním reálné dopravy.
- Ani uvedenému pojmu syntentická metoda není moc rozumět, co se tím myslí.
- V dokumentu je uvedeno v kapitole E2 Výhledový stav 2024: *Předpokládá se, že všechna nákladní vozidla budou z ulice Na Pískách (jižní rameno křižovatky) vyjíždět na přeložku (severní rameno). U osobních vozidel se předpokládá, že 30% bude zatáčet doleva do centra Soběslavi (na západní rameno křižovatky).* - Doleva osobní automobily zatáčet nemohou, protože komunikace je v tomto úseku (03/2022) zaslepena (zrušen železniční přejezd. - Špatně vyhodnocené podklady do výhledového stavu studie.
- Obr: Intenzity stávajících komunikací v roce 2024 - přejezd přes železnici je zrušen.

- E.3. Intenzita generované dopravy: Haly A,B,E byly posouzeny jako skladové, haly C,D,F byly posouzeny jako výrobní. - předpoklad uveden v dopravní studii je v rozporu s dokumentací EIA.
- sdělení „Dle informací poskytnutých investorem bude zóna generovat 310 jednosměrných jízd NS/den, což je cca třetina návrhových hodnot stanovených dle „Metody prognózy intenzit generované dopravy“ (EDIP, spol. s r.o., 2013) certifikované Ministerstvem dopravy pod čj. 99/2012-52-TPV/1.“ je v rozporu s dokumentací EIA.
- str. 10 kapitola E.4.a) Předpokládá se, že všechny příjezdy a odjezdy osobních vozidel budou představovat jízdy zaměstnanců Zóny. Předpokládá se, že dle polohy bydliště budou zaměstnanci rozděleni rovnoměrně po 25% do 4 směrů od Zóny (sever, jih, východ, západ). Proč je tedy přes Chlebov doprava jen 1%? Jedná se o svozovou oblast Dírná, Červená Lhota, Deštná z nejrychlejšího směru od Jindřichova Hradce (bez platné dálniční známky). Zde tak tedy bude jistě nárůst rozdělení dopravy na více než uvedené 1%. A stále je zde uvažováno s neplatným přejezdem přes železnici.
- E.4.b) Nákladní doprava – nákladní vozidla bez souprav: Nákladní doprava přes Chlebov bude jistě větší, protože se jedná o nejrychlejší cestu ze směru od Jindřichova Hradce (bez platné dálniční známky). Především v době výstavby např. Zinkovna, lomy kameniva, atd…tímto se dopravní studie vůbec nezabývá.
- str. 13 Výhledové intenzity v roce 2024 – stávající + generovaná doprava Stále chybně počítá s funkčním přejezdem přes železnici (směr do centra Soběslavi.) Přejezd zrušen v 03/2022. Je tak chybně vyhodnocena celá posuzovaná křižovatka.
- Rozpad generované dopravy osobních automobilů - Uvedený rozpad nezachycuje aktuální dopravní situaci v lokalitě, přejezd přes železniční koridor není a nebude funkční. Jedná se zásadní pochybení studie, protože tak neřeší 25% dopravy směrem na západ 13% na jih a 13% na východ.
- závěr: Množství generované dopravy z hal bylo zjištěno dvěma nezávislými způsoby. Jedním je předpoklad udaný investorem (údaje, se kterými pracují projekty obdobných hal). Očekává denně příjezd 310 těžkých nákladních vozidel. Investor několikrát veřejně (zápis ze schůzek výboru pro PZ, vybrané body do smlouvy s investorem, prezentace Exprin pro zastupitelstvo města Soběslavi) deklaroval očekávaný příjezd 310 nákladních vozidel a ne jak je uvedeno těžkých nákladních vozidel. Informace je v rozporu i se samotnou dokumentací EIA.
- S investorem dohodnuté dopravní zatížení, schválené zastupitelstvem, viz. Příloha č.1, bod 4.

**<u>Srážkové vody:</u>**

- V dokumentaci jsou zakresleny tři nádrže nazvané jako retenční vsakovací průleh 1 až 3. Dle studie zabývající se zasakováním v lokalitě není nádrž č. 3 možno považovat s ohledem na geologické podmínky jako možnou k zasakování. Jak bude tato nádrž zabezpečena, když bude sloužit jako zasakovací a bude tak trvale docházet k podmáčení jejich hrází? Dojde pak u ní při zvýšeném průtoku k protržení a vylití a tím bude mít nezanedbatelný dopad do krajiny. Norma ČSN TNV 75 9011 a ČSN 75 9010 nezná uvedený pojem a není ani v Metodické pomůcce Ministerstva pro místní rozvoj VSAKOVÁNÍ SRÁŽKOVÝCH VOD. Zde se vždy jedná o podzemní vsakovací nádrž či průleh. Je zde evidentní snaha investora nabudit dojem, že se sváděné srážkové vody v celé lokalitě budou zasakovat. To ale uvedenými prostředky v takto konkrétně umístěných nádržích nelze dosáhnout. Krajský úřad musí rozhodnout o lepším řešení vsakování srážkových vod v uvedené lokalitě. Již dnes je zde pozorovatelné snížení podzemní vody a tak není možné odvádět další vodu z předmětné lokality.
- Bylo deklarováno veřejným zápisem Výborem pro PZ z 22. 4. 2021, že vody z průmyslové zóny budou zasakovány, dle dokumentace jsou ale v rámci jedné haly převáděny ze severní zóny do jižní, kde jsou řízeně vypouštěny a nedochází tak k žádnému zasakování (příznivější pro krajinu).
- Úroveň hladiny podzemní vody byla zjištěna v rozmezí 1,00 – 4,85 m pod současným terénem. Při finálním stavu HTÚ (Hrubých terénních úprav) tak bude celé území pod zjištěnou hladinou podzemní vody. Dojde tak k výraznému ovlivnění její stávající úrovně a trvalému odvádění podzemních vod do lotických vod povrchových.
- Ve vyjádření správce VH sítí je jasná podmínka, že veškeré dešťové vody mají být likvidovány v místě vzniku.

- Výčet pozemků ve vyjádření správce VH sítí ČEVAK neodpovídá záměru posouzení dokumentace EIA. A nemůže tak být pro neúplnost považováno za platné.
- V informaci vydanou KRAJSKÝM ÚŘADEM JIHOČESKÉHO KRAJE, Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví Oddělení IPPC a EIA je uveden objekt: retenční objekty (suché poldry a průlehy) tento se zde ale nevyskytuje. Jsou zde tři stavební objekty nazvané retenční vsakovací průleh 1 až 3. Jedná se o snahu KÚ upravit názvy stavebních objektů - podjatost úřadu. Nebo je to klamání občanů?
- Investor dostal podmínky k oznámení záměru, aby lépe vyhodnotil a vytvořil podmínky k zasakování dešťových vod., Investor přijal jen polovičatá a nefunkční řešení vsakovacích objektů.
- Investor přijal jen nejlevnější řešení bez ohledu na skutečnou potřebu území s ohledem na maximální zasakování dešťových vod.
- Jak bude úřad vyhodnocovat dopady do životního prostředí, když není konkretizovaný způsob využití průmyslového parku? Je zde nepřímý popis využití jako lehké výroby s přidanou hodnotou a např. i o montáži plastových součástí pro automobilový průmysl (části vzduchových tlumičů, dávkovacích systémů, řízení, palivových pump, díly pohonného systému, elektrického ovládání oken, střešních oken, sedadel, vstřikování, brzdných systémů, spojek a dalších systémů), případně výroba drobných elektrických zařízení, fréz, vrtaček, dalšího ručního nářadí. Stanoví úřad jako možný způsob využití Průmyslové zóny jen tyto vybrané činnosti? V opačném případě - jak se budou posuzovat odchylky od deklarovaného využití? Krajský úřad musí stanovit opatření, aby zde nevznikl žádný střední popřípadě těžký průmysl (dále např. chemický…..) s naprosto rozdílným dopadem do životního prostředí než je podaná předmětná dokumentace.

    - Na jakém základě byl stanoven regulovaný odtok 10 l/s do místního drobného vodního toku IDVT 10281995? Z jakého posouzení uvedená hodnota vychází? Již dnes jsou prostory u Otavanu pravidelně vyplavovány.
    - Ve vyjádření od povodí Vltavy se určuje nutnost, že veškeré srážkové vody před vypouštěním do vsakovacího zařízení budou vzorkovány. Aby mohl být požadavek naplněn, je nutné nařídit krajským úřadem kontinuální měření vypouštěných vod.

- Za poslední 4 roky vychází průměrná skutečná kapacita ČOV Soběslav 7000 EO a 2000 $m^3$/den. Dle posledních přepočtů a současné legislativy je maximální kapacita ČOV Soběslav je 7500 EO a 2770 $m^3$/den (informace dle ČEVAK Tábor).

    - Je nutné zajistit, aby hraniční naplnění ČOV Soběslav neohrozilo jiné projekty jako je bytová výstavba. Výstavba dalších projektů v rámci průmyslové zóny apod.

**<u>Krajinný ráz</u>**

- Bylo deklarováno veřejným zápisem Výborem pro PZ z 22. 4. 2021, že Haly budou z hlediska krajinného rázu zasazeny do území tak, aby zejména z ulice Petra Bezruče zůstala požadovaná viditelnost dominanty města – kostelní věž, je tato podmínka dle Krajského úřadu splněna? A jak bylo dokumentací potvrzeno, že k výše zmíněnému záměru zastínění věže nedochází. Dokumentace neobsahuje mimo leteckých pohledů, žádné panoramatické pohledy. Stejnou podmínku mimo jiné obsahuje vyjádření úřadu pro územní plánování.
- Dokumentace se několikrát odvolává na dohodu s Výborem pro PZ, ve skutečnosti dle veřejných zápisů z jednání jsou v rozporu např. výšky hal, kdy dle zápisu z 24.3.2021 zástupci Exprin tvrdí, že výška hal bude max. 12 m, ale v dokumentaci se uvádí 12,5m. Jak úřad bude posuzovat tyto rozpory, které mají dopad do krajinného rázu?
- Vyjádření krajské hygienické stanice se vztahuje pouze na hlukovou studii. Neposuzuje tedy samotnou dokumentaci EIA Průmyslová zóna Soběslav. Navíc chybí i vyplněný den zaslaného dopisu oznamovatele.

**Hluková studie**

- V hlukové studie je popsána skutečnost, že Trafostanice bude umístěna jako volně stojící na střeše každé haly. Trafostanice je z pohledu kontaminace vod a zemin pomocí transformátorových olejů považována za významný možný zdroj znečištění. Nepovažuji tak její umístění na střechu z výše uvedených důvodů za vhodné. Dalšími aspekty je výška objektů deklarována výškou atiky, kterou tak nesmí transformátor přesahovat. I zásah požární technikou je tak více problematický.

  Dále je zde popsána skutečnost, že Diesel agregát bude umístěn jako volně stojící na střeše každé haly. Diesel agregát je z pohledu kontaminace vod a zemin pomocí pohonných hmot považován za významný možný zdroj znečištění. Opět nepovažuji jeho umístění na střechu za vhodné. Dalšími aspekty je výška objektů deklarována výškou atiky, kterou tak nesmí Diesel agregát přesahovat. Zásah požární technikou je tak více problematický.

- V tabulce 4 hlukové studie jsou chybně spočítané součty NS i NA. V dokumentaci je s nimi dále počítáno, lze tak důvěřovat dalším výpočtům z programu Hluk+, verze 13.57?
- V dokumentaci a vybraných studií je popsána skutečnost, že doprava je vedena kompletně mimo obytnou zástavbu. Pokud ale doprava povede po komunikaci II/135 bude významně zatížen objekt č. p. 63 (Zvěrotice), který se nachází přímo u zmíněné komunikace. Uvedená skutečnost tak není pravdivá.
- V hlukové studii se na několika místech (kap. 6.3, obr. 2….) popisuje komunikace III/1351 - tato se, ale v lokalitě nenachází. Jedná se o nepřesnost hlukové studie.
- Hluková studie pracuje nejen v *kap. 6.5 kalibrace matematického 3D modelu* bez významného zdroje hluku, železničního koridoru č. 220. Nekumuluje tak možné stávající hlukové zatížení v lokalitě.

- V příloze 14 obr. 2 je patrné, že studie, byť se snaží výpočty hluku provádět pro výhledový stav 2024, nepočítá s přeloženým železničním koridorem č. 220.

- Hluková studie posuzuje stejně chybně jako dopravní studie osobní dopravu přes železniční přejezd koridoru č. 220, který není a nebude funkční a zmíněná osobní doprava tak více zatíží komunikaci II/135 a komunikaci podél dálnice D3, po kterých uvedená zvýšená osobní doprava bude probíhat. Proto nelze se závěrem studie do doby přezkumu souhlasit.

**Rozptylová studie**

- V rozptylové studii se vyskytují nesrovnalosti ohledně využití hal - v úvodu se popisují 3 haly C, D a F jako výrobní a v kap. 5 stručném popisu jsou to 4 haly C, D, F a E s lehkou výrobou.
- 6.2.1.2 je popsáno, že potrubí z dieselagregátu bude v celé délce opatřeno tepelnou izolací, povede po fasádě a bude ukončeno v potřebné výšce nad úrovní střechy. O jaké potřebné výšce se zde hovoří? Je to 13 metrů, které jsou uvedeny dále ve studii?
- S ohledem na fakt, že do průmyslové zóny bude zavedena plynofikace, požadujeme jako zdroj nouzového náhradního zdroje elektrické energie použít místo diesel generátorů turbomotory nebo plynové turbíny na zemní plyn. A to z důvodu minimalizace dopadu na životní prostředí, především emise. I když se jedná o záložní zdroje energie, není možné mimo doby funkčních zkoušek určit, s ohledem na energetickou situaci v Evropě, jak dlouho zdroje budou reálně pracovat.
- V tabulce 5: *Celková četnost zásobovacích vozidel pro jednotlivé zásobovací doky / 24 h* nesouhlasí součty uvažované dopravy.
- Obr. 3: Rozpad generované dopravy osobních automobilů - Uvedený rozpad nezachycuje aktuální dopravní situaci v lokalitě, přejezd přes železniční koridor není a nebude funkční. Jedná se zásadní pochybení studie, protože tak neřeší 25% dopravy směrem na západ dále 13% na jih a 13% na východ.

**Jednorázový entomologický průzkum území v k.ú. Soběslav**

- Rozsah dokumentu dle kap 2.1 dvojobrázku č. 1 neodpovídá předmětnému záměru podané dokumentace EIA, chybí několik podstatných částí v severní a jižní zóně. Provedený entomologický průzkum je tak nedostatečný.

**Hodnocení vlivu zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny**

- V tabulce obr. 4 chybí zeminy a horniny obsahující arsen a nutností na ně pohlížet jako na odpad nevyhovující podmínkám pro zasypávání (příloha 5.1 – II) ve smyslu vyhlášky 273/2021 Sb. Tato zemina by musela být ukládána alespoň na skládku kategorie S-OO.
- Ve studii je na str. 18 poznámka: Dále bude pravidelně prováděna kontrola a měření hlučnosti. Ve kterých místech a jak pravidelně nařídí či předepíše krajský úřad měření hlučnosti s doložením autorizovaného měření příslušnému úřadu?
- Obr. 14, 15 Památková ochrana a další obr. ve studii nezobrazují celý předmětný záměr v lokalitě.
- V dokumentaci se opakovaně hovoří o poldrech, ale ve výkresové části chybí, samotná dokumentace píše zmateně někdy o poldrech a jindy popisuje průlehy. Není zde jednotnost pojmů.

**Dokumentace EIA**

B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru

- Zastavěnost stavebních parcel v území je větší o cca 10 % než požaduje ÚP Soběslav a to je maximálně 60 %.
- Opět nejednotnost pojmů suchý poldr či dešťový poldr, průleh či retenčně vsakovací průleh - prosím o ujasnění, co se konkrétně bude v posuzované lokalitě vyskytovat. Protože dle výkresu a popisu se jedná pouze o vsakovací průleh a retenčně vsakovací průleh byť odpovědi na otázky pracují s dalšími výše uvedenými výrazy.
- Popis: *Na severní straně průmyslové zóny je 17 samostatných odstavných stání pro kamiony a na jižní straně je též 17 samostatných odstavných stání pro kamiony.* - dle bodů Návrh podmínek pro přípravu textu smlouvy pro rozvoj průmyslové zóny Soběslav je zde požadavek na 25 a 17 samostatných stání. Podmínka není dodržena.
- Zmínka ze str. 32 konkrétně: *Realizace takových objektů neodpovídá reálnému využití a byla by neekonomická s extrémně vysokými nároky na dopravní a technickou infrastrukturu.* Naopak realizace takových objektů by znamenala menší dopad do životního prostředí a menší zásah do navazující zástavby města Soběslavi.
- Zmínka ze str. 33 konkrétně: *Návrh je úspornější z pohledu záboru zemědělského půdního fondu. V neposlední řadě je předložený návrh realistický z pohledu současných požadavků na technicko-ekonomické řešení průmyslové zóny, kdy je územní studie svým pojetím jednoznačně překonaná.* Jedná se o dezinformaci, protože původní studie stejně jako uvedený záměr nesmí překročit požadované hodnoty z ÚP Soběslav a to konkrétně zastavitelnost území a to v poměru 60:40.
- na str. 39 je uvedeno: *Dešťové vody budou využívány též k zálivce zeleně.* Kde se budou tyto vody retenovat? Po srážce závlaha zeleně zřejmě nebude potřeba a dešťová voda z průlehů bude do 55, 17 a 80 h z těchto tří objektů odvedena a v dokumentaci není zřejmé, jak by měla závlaha z těchto objektů být realizována.
- Proč nejsou přijata opatření snižující nároky na vytápění objektů, jako jsou solární trubice/ panely fototermické či fotovoltaické, dále rekuperační jednotky a dostatečná tepelná izolace objektů. Uvedený způsob infiltrace spárami oken a dveří není s ohledem na požadavky tepelného komfortu a kvality vzduchu v kancelářských prostorech fyzikálně možný.

**Požadavky na budoucí využitelnost předloženého záměru, udržitelný rozvoj**

- Zajistit, aby bylo jednoznačně garantované budoucí využití objektů a znalost budoucích uživatelů
- Zajistit, aby nedošlo k odchýlení od investorem navržených příkladů využití
- Neumožnit stavět haly bez garance budoucích nájemců "haly do zásoby", "uložení hotovosti" investora…
- Rozhodovat s ohledem na velikost Soběslavi, malého jihočeského městečka a jeho aktuálních potřeb.
    - Nezaměstnanost v mikroregionu je dlouhodobě na úrovni okolo 3% (250 volných pozic).
    - Posoudit rizika spojená s enormním nárůstem zaměstnanců (v projektu je uvedeno až 1300)
- Zamezit neodůvodněnému znehodnocení bonitní zemědělské půdy
- Rozhodovat s ohledem na Průmyslovou zónu Soběslav jako celku. Schvalovaný projekt představuje pouze část průmyslové zóny Soběslav.
- Posoudit velikost objektů v kontextu s územně plánovací dokumentací (platná územní studie) s ohledem na výšku objektů a jejich využitelnost z pohledu požadavku na převažující procento výroby.
- Zajistit, aby projekt splňoval nejpřísnější trendy v oblasti ochrany životního prostředí:
    - z pohledu vytápění a chlazení (např. tepelným čerpadlem , pláště budov, výsadbou zeleně, energetickou soběstačností, schopností retence dešťových vod, nevytvářet tepelné ostrovy, zajistit, aby projekt nenarušoval krajinný ráz a poměry staveb obvyklé v místě apod.
- Rozhodovat o projektu v souvislosti s podobným projekty v blízkém okolí:
    - JHC883 - Technologický park České Budějovice, Na Světlících – zastavěná plocha hal – 145.038 m 2
    - JHC932 – Skladový a výrobní areál Ševětín II – zastavěná plocha hal – 91.395 m 2
    - JHC926 – Zóna ekonomického rozvoje Boršov – zastavěná plocha hal – 224.790 m 2
    - Průmyslový areál v Plané nad Lužnicí
    - apod.
- Zajistit bezpečné napojení pro pěší, cyklisty, ale i osobní dopravu mezi Soběslaví a Chlebovem po silnici III/13521 a mezi Zvěroticemi a Soběslaví po silnici II/135
- Zvážit etapizaci projektu s ohledem na aktuální potřeby regionu Soběslav
- Zvážit rozsah připraveného záměru v kontextu s územně plánovací dokumentací Jihočeského kraje, v kontextu s urbanismem našeho města

**Obecné připomínky**

- V B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru je uvedeno: *Na severní straně průmyslové zóny je 17 samostatných odstavných stání pro kamiony a na jižní straně je též 17 samostatných odstavných stání pro kamiony.* - dle bodů Návrh podmínek pro přípravu textu smlouvy pro rozvoj průmyslové zóny Soběslav je zde požadavek na 25 a 17 samostatných stání. Ve výkresové části je v jižní zóně zakresleno pouze 19 kamionových stání. Pouze v kapitole doprava je uveden dohodnutý počet kamionových stání. Jaké uvedené údaje jsou platné?

- Město Soběslav má zpracovanou platnou územní studii na posuzovanou lokalitu. Předložený záměr není v souladu s uvedenou studií. Krajský úřad by měl posoudit a uvést rozpory s touto studií.

- Je nutné vymezit dopravní trasy pozemních komunikací, které budou využívány v rámci výstavby a provozu záměru. S ohledem na přilehlé obce či části obcí. Přijmout opatření na minimalizaci dopadů během realizace a provozu.

- Zásobování pitnou vodou je řešeno napojením na stávající vodovod v majetku města Soběslav. Doporučujeme prověřit, zda je stávající vodovod dostatečně kapacitní, zejména pro účely zajištění zásobování pitnou vodou po dobu výstavby a provozu průmyslové zóny PZ1 a PZ2.

- Kde se bude uvedený počet pracovníků 1300 (900) stravovat? V dokumentaci chybí závodní stravování či vývařovny a výdejny potravin. Město Soběslav nedisponuje stravovacími kapacitami pro uvedený počet

pracovníků. Dále dopravní studie nepočítá s přesunem takového množství lidí do centra a okolí města Soběslavi při dojížďce za účelem stravování.

- Vyhodnotit zdravotní rizika související s provozem a **realizací** posuzovaného záměru a s kumulativním vlivem provozu všech provozoven v areálu průmyslové zóny.
- Navržená výsadba zeleně s ohledem na množství vyjímané půdy ze ZPF a nutné kácení se jeví jako nedostatečné.
- Vyhodnotit souběžný vliv navrhovaného záměru a všech stávajících provozovaných zařízení v areálu průmyslové zóny.
- Město Soběslav má s firmou Exprin, která zastupuje investora PZ1 a PZ2 sjednané body návrhu podmínek pro obsah smlouvy, které jsou schválené zastupitelstvem města Soběslav, viz. Příloha č.1
    - a) Proč body návrhu podmínek nejsou přílohou předmětné dokumentace EIA jak bylo dohodnuto na společných jednáních mezi Výborem pro rozvoj Průmyslové zóny a firmou Exprin Property s.r.o.
    - b) Některé podmínky (viz. Příloha č.1) nejsou dodrženy. Ať krajský úřad posoudí splnění zápisů a dohod výboru pro PZ s investorem zastoupeného firmou Exprin.

**Přílohy:**

Příloha č. 1:

- Body potvrzené mezi firmou Exprin Property s.r.o. a Výborem pro průmyslovou zónu, které následně schválilo zastupitelstvo města Soběslav.

| | **Návrh podmínek pro přípravu textu smlouvy pro rozvoj průmyslové zóny Soběslav** |
|---|---|
| 1 | Dopravní napojení severní a jižní části Průmyslové zóny Soběslav bude řešeno výhradně z paralelních účelových komunikací souběžných s dálnicí D3. |
| 2 | V jižní části od ulice Petra Bezruče se zavazuje investor provést stavební úpravy stávající paralelní komunikace s dálnicí resp. vybudování nové komunikace, která zajistí dopravní napojení zbývající části průmyslové zóny. Stavba bude po řádné kolaudaci předána Městu Soběslav, a to včetně patřičných částí pozemků, které jsou ve vlastnictví Investora avšak mimo samotných sjezdů do PZ. |
| | Budou zasmluvněny náklady na údržbu obslužných komunikací podél dálnice D3. |
| 3 | Dojde k vybudování odstavného parkování pro nákladní vozy a to 25 v jižní a 17 v severní části včetně záruky, že parkoviště bude po celou dobu provozování hal v prostorech funkční a v řádné správě investorů průmyslové zóny.<br><br>Dopravu v klidu tzn. veškerá parkovací stání budou v majetku a na pozemcích ve vlastnictví investora. |
| 4 | Intenzita dopravy nepřesáhne počty, které jsou v dopravní studii deklarované, jako intenzita dopravy požadovaná investorem.<br>Souhlasíme s max. 310 vozy:<br>Rozdělení intenzity dopravy mezi severní a jižní částí PZ. (210 nákladních automobilů severní část a jižní část 100 nákladních automobilů) Intenzita dopravy bude po kolaudaci/zahájení zkušebního provozu ověřena sčítáním, které provede k tomu autorizovaná osoba/společnost. |
| 5 | Maximum dešťových vod bude zasakováno v povrchových a nebo podpovrchových vsakovacích zařízeních, a to všude tam, kde dle hydrogeologického průzkumu bude taková likvidace dešťových vod vyhodnocena jako možná. |
| 6 | Projekčně a stavebně zajistí umístění a vybudování:<br>- přístupu pro pěší s cyklostezkou ve směru do Chlebova podél jižní části ulice Petra Bezruče, a to v části území, které je ve vlastnictví investora.<br>- autobusové zastávky. Město si je převezme do užívání |
| 7 | V dohodnuté výši se bude investor podílet se na nákladech spojených s vybudováním cyklostezky mimo území uvedené v předcházejícím bodě. V tomto případě bude zajišťovat realizaci cyklostezky Město Soběslav. |

| | |
|---|---|
| 8 | **<u>Převažující využití území</u>**<br><br>„Výroba“ – hospodářská činnost, při níž dochází k přeměně vstupů (výrobních zdrojů) na výstupy (produkty nebo služby), spadající do odvětví strojírenství a obrábění kovů, opravárenství, plastikářského průmyslu ,průmyslu zbrojního, elektrotechnického, energetického, farmaceutického a kosmetického, výroby a zpracování stavebních hmot, průmyslu potravinářského, textilního, oděvního, kožedělného, obuvnického, průmyslu spotřební elektroniky a spotřebičů, nábytkářského, sklářského a keramického, dřevozpracujícího, polygrafického a papírenského, řemeslné výroby, včetně doprovodných technických zařízení a provozů.<br>„Skladování související s hlavní činností“ – činnost, zabezpečující uskladnění produktů (surovin, dílů, zboží ve výrobě, hotových výrobků) v místech jejich vzniku a mezi místem jejich spotřeby, která přímo souvisí s výrobou a nepředstavuje v rámci výroby její převažující část.<br>**<u>Menšinové využití území</u>**<br>„Skladování“ ,které nesouvisí s výrobní činností v daném místě.<br>Skladování - dočasné ukládání materiálu, zboží, výrobků, surovin pro pozdější využití při výrobě, nebo k prodeji a následné expedici. Předpokládá se především příjem zboží, umístění zboží do skladu, příprava objednávky, kontrola zboží a výrobků, kontrola dokumentace a objednávky, vychystávání, balení, kompletování, nakládání a expedice.<br>Nepřípustné skladování:<br>např. nebezpečné odpady, jaderný materiál, sklady pro petrochemický průmysl, výbušniny, vysoce hořlavé látky..... |
| 9 | Před podáním žádosti o územní rozhodnutí seznámí Investor Město Soběslav s konkrétním záměrem využití jednotlivých prostor.<br><br>Investor nepředstaví záměr pokud nebude znát nájemce minimálně pro 75% plochy jednotlivých objektů, kterých se dané územní řízení bude týkat. |
| 10 | Požadujeme znalost konkrétních projektů pro PZ, **minimálně pro 75% plochy objektů - viz. bod 9**, v parametrech smlouvy před zahájením územního řízení, v případě že projekt bude odpovídat parametrům smlouvy, není nutné schválení zastupitelstva, postačí prosté oznámení. Při nedodržení parametrů smlouvy bude projekt podléhat schválení zastupitelstva.<br>Zbývajících 25% plochy objektů musí taktéž splňovat všechny parametry smlouvy.V případě že projekt bude odpovídat parametrům smlouvy, není nutné schválení zastupitelstva, postačí prosté oznámení. Při nedodržení parametrů smlouvy bude projekt podléhat schválení zastupitelstva.<br>Definice přípustných a nepřípustných projektů bude součástí smlouvy.(viz bod 8) |
| 11 | Dodržet 40% koeficient zeleně předepsaný územním plánem a sadové úpravy rozvrhnout vhodným způsobem do celého areálu průmyslové zóny tzn. nekumulovat zeleň v jednom místě záměru. |
| 12 | Haly budou z hlediska krajinného rázu zasazeny do území tak, aby zejména z ulice Petra Bezruče zůstala požadovaná viditelnost dominanty města – kostelní věž.<br><br>Přílohou smlouvy bude situační zákres definující maximální nadmořské výšky atik hal v jednotlivých částech PZ1 a PZ2. M**ax. výšky v jednotlivých zónách jsou stanoveny: zóna A - 437,5 m.n.m, zóna B - 443 m.n.m., zóna C - 436,5 m.n.m., zóna D - 432,5 m.n.m., zóna E - 443 m.n.m., zóna F-434,5 m n.m.** Doplnění podkladů. |

| | |
|---|---|
| 13 | V maximální možné míře bude pracováno s vyrovnanou bilancí zemních prací tak, aby se minimalizoval<br>odvoz přebytečných či nevhodných zemin do násypů. Investor se zavazuje nakládat s přebytečnou ornicí vhodným způsobem.<br>Bude řešeno samostatnou smlouvou s místím Zemědělským Družstvem.<br>Množství rozhrnuté ornice v okolí bude specifikováno. |
| 14 | Investor se zavazuje uhradit připojovací poplatek za napojení Průmyslové zóny na čistírnu odpadních vod ve výši ……..Kč/1EO (EO - ekvivalentní osoby), a to na základě patřičné smlouvy se správcem ČOV. |
| 15 | Před nátokem do dešťové kanalizace popřípadě recipientu budou v rámci zkušebního provozu 1 měsíčně prováděny zkoušky na jakost vypouštěných srážkových vod z průmyslové zóny (dále dle požadavků z odboru životního prostředí). |
| 16 | Před výstavbou bude provedena diagnostika komunikací II/135, III/13521 a účelové komunikace podél dálnice, po výstavbě před každou kolaudací haly bude provedena oprava dotčených komunikací, které budou uvedeny do původního stavu. |
| 17 | Body smlouvy budou rozděleny do sekcí podle časového hlediska, návaznosti na jednotlivé části projektu a významu s ohledem na výši sankcí.<br><br>Bude zasmluvněna povinnost plnění smlouvy i pro možné budoucí vlastníky. **Viz. bod 20.**<br><br>Vymahatelnost smlouvy bude zajištěna **finačními postihy/pokutami, které budou v odpovídající výši pro každé možné pochybení zakotveny ve smluvním ujednání. Viz. bod 19.** Předpoklad, doplněno na základě právních ujednání |
| 18 | Smlouva, nebo její parametry mohou být měněny pouze formou jednotlivých číselných dodatků. |
| 19 | Porušení jednotlivých ustanovení = porušení smlouvy = sankční ujednání |
| 20 | Veškerá práva a povinnosti z této smlouvy vyplývající přecházejí na právního nástupce Investora. Investor se zavazuje řádně a písemnou formou, o této skutečnosti tohoto nástupce informovat.<br>V případě, že Investor přistoupí k prodeji ať již jednotlivých pozemků, nebo jejích větších celků, zavazuje se o existenci této smlouvy vždy řádně informovat budoucího vlastníka, a to vhodnou formou v písemné podobě (např. ustanovením v Kupní smlouvě, nebo samostatným prohlášením Kupujícího).<br>V obou těchto případech je Investor povinen informovat budoucí vlastníky resp. právní nástupce o stavu čerpání koeficientu poměru možného využití území z hlediska využitelnosti ploch pro výrobu a skladování. |
| 21 | Modifikace Zastavovací studie dle požadavků, které vzejdou z jednotlivých řízení EIA/ÚR/SP, a nebo požadavků dotčených orgánů, musí dodržovat parametry a podmínky z této smlouvy. |
| 22 | Investor se zavazuje k takovým stavebním úpravám, které budou požadovány všemi dotčenými orgány tak, aby veškeré příjezdové komunikace a vjezdy vyhověly předepsaným parametrům pro provoz nákladní dopravy. |
| 23 | V místech, kde stavební úpravy postihnou i ostatní stávající komunikace Investor garantuje vrácení do původního stavu, kdy tento původní stav bude zjištěn před zahájením předmětných stavebních pasportizací. |
| 24 | Specifikace staveb a stavebních úprav, které nejsou na Pozemcích Investora, jsou součástí této smlouvy jako samostatná grafická příloha. |
| 25 | Investor se zavazuje zřídit bezúplatně věcné břemeno na přeložený vodovod, který je ve vlastnictví města Soběslav. |
| 26 | Smluvní strana je povinna oznámit Městu Soběslav bezodkladně veškeré změny ve vlastnických právech, které se týkají dotčených pozemků. |
| 27 | Nedílnou součástí smluvní dokumentace bude zastavovací studie. |