

„Manipulační hala II“, k.ú. Tuřany

Předložený záměr vykazuje nedostatky a nevyhodnocuje všechny dopady na životní prostředí. Věnuje se převážně vlastní budově, která má sloužit jako rychleobrátkový skladovací prostor. Tento prostor sám o sobě žádné významné dopady do životního prostředí nemá. Z toho plyne i jeho zařazení do kategorie II. podle přílohy č. 1 zákona.

Zásadní dopad do životního prostředí má a bude mít doba výstavby haly a zejména vlastní užívání haly a tento dopad je nezbytně potřeba prověřit podrobně v rámci provedení posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Ohrožení životního prostředí

V oznámení záměru je uvedeno, že má jít o rychloobrátkové skladování, nepřetržitý provoz a: *„...v rámci letecké dopravy lze dopravovat i menší množství nebezpečných látek do několika tun v k tomu určených zabezpečených skladech....“* Problematika nebezpečných látek není nikde dále řešena, neřeší ji ani „Rizika havárií“. Určené zabezpečené sklady nejsou nijak blíže definovány. Dále se v materiálu o nebezpečných odpadech nic nepíše, dopady možného skladování nebezpečných odpadů a ohrožení životního prostředí v případě možných havárií není zmíněno vůbec.

V záměru je dále uvedeno, že: *„...Na zájmové území nenavazují přirozená či původní rostlinná společenstva s výskytem zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů..“ a „...Oblasti ochrany ptáků i evropsky významné lokality nebudou posuzovanou stavbou narušeny ani ohroženy....“*

S tímto prostým konstatováním není možné se ztotožnit, MČ disponuje znaleckým posudkem, s jehož závěry není výše uvedené tvrzení v souladu.

Předložený záměr není v celém rozsahu v souladu s platným územním plánem, jak vyplývá i z vyjádření orgánu územního plánování.

V poslední době byly v bezprostředním sousedství letiště postaveny čtyři velké haly. Záměr se vůbec nezabývá teplotním vlivem prostorově rozsáhlých budov na okolí, i když z teplotní mapy je jasné patrné, že k teplotnímu ovlivnění okolí stavbou a provozem velkých hal dochází.

Automobilová doprava

Množství dopravy

V materiálu není jasné, když se uvádí dopravní a přepravní kapacity, jestli je myšleno jedno vozidlo na cestě tam i zpět nebo jen pro jednu cestu, protože to dopravu číselně zdvojnásobuje (tedy značně zkresluje).

Dopravní kapacity uvedené v materiálu nejsou reálné. V hale má být 25 vjezdových doků a 4 vjezdy do haly, přesto je uvedeno, že nákladní doprava bude 80 aut denně. Při cestě tam a zpět je to 40 nákladních aut denně. Při provozu 24 hodin denně a 25 vjezdových doků je to vlastně skoro jedno auto denně v jednom doku (už to samo o sobě budí dojem manipulativního údaje). V materiálu není vůbec zohledněn dopad vlastního provozu skladu, což znamená i doprava, kterou vygeneruje zásobování zaměstnanců, jejich doprava do a z práce, odvoz odpadků, stravování zaměstnanců atd.

Dopravní napojení

Příjezd do areálu letiště, kde má být hala postavena, je plánován z ulice Řípské na Evropskou a dále na účelovou komunikaci vedoucí areálem BALP a na ni navazující další účelovou komunikací. Účelová komunikace mezi areálem BALP a letištěm nemá parametry obousměrné dvoupruhové komunikace pro pojíždění kamionů. Jiné dopravní napojení v bezprostředním okolí není a není ani plánováno. Doprava v širších souvislostech a trasy navazujících komunikací jsou pouze okrajově zmíněny, a to jen po dálnici D1.

Vůbec není vzato v úvahu, že právě navazující komunikace jsou pro budoucí provoz haly zcela zásadní a vliv dopravy na nich je třeba zohlednit, prověřit a řešit. Rozptylová studie tvrdí, že: *„...reálně bude doprava nižší než zde modelovaná. Lze tvrdit, že realizaci nedojde k překročení hygienických limitů v území ani na souvisejících komunikacích. Z hlediska dopravního napojení je záměr napojený na hlavní komunikační síť mimo obytnou zástavbu. Pro provoz záměru jsou nezbytná následující opatření: Provoz nákladní dopravy směřovat nejkratší cestou na hlavní komunikační síť. Na základě zpracované studie lze konstatovat, že provoz záměru nebude znamenat ovlivnění nad rámec limitů danými zákonnými normami v případě splnění navrhovaných opatření. Je samozřejmé, že zásadní je provozní kázeň provozovatele a ochota působit nekonfliktně v území...“*

Na základě čeho se zpracovatel studie domnívá, že skutečná zátěž bude nižší než modelovaná, není jasné. Rovněž není jasné, na základě jakých údajů se zpracovatel domnívá, že dopravou nedojde k překročení hygienických limitů. Rozptylová studie se věnuje hlavně vlastnímu provozu areálu a výjezdu z něj, nikoliv dopadu do širšího území. Dopadem dopravy na související komunikace se rozptylová studie nezabývá vůbec. Rozptylová studie dále vychází z předpokladu, že provoz nákladní dopravy je nutné směřovat nejkratší cestou na hlavní komunikační síť a z hlediska prostojů a čekání na odbavení je nezbytné zabránit řidičům, aby měli během stání zapnuté motory. Tyto předpoklady jsou zcela mylné, protože nařízení nejkratší trasy na hlavní komunikační síť ani vypnutí motorů aut při čekání nelze v praxi žádným způsobem vynutit a s tímto předpokladem tedy nelze kalkulovat.

Při hodnocení dopravy je nutné vycházet z aktuálního množství vozidel z již existujících, popř. povolených a budovaných objektů. Údaje o množství vozidel, které jsou několik let staré, nemohou zohlednit skutečný dopad dopravy do životního prostředí.

Letecká doprava

Záměr nijak nezohledňuje předpokládaný nárůst nebo vliv letecké dopravy. Koncepce rozvoje letiště předpokládá nárůst množství přepravovaného zboží. Vliv a nárůst letecké dopravy je nesporný, přesto zcela pomíjený.

Dešťová kanalizace

Záměr předpokládá odvedení dešťových vod dešťovou kanalizací přes retenční objekty do potoka Dunávka. Ten se v minulosti již vyléval z koryta a bez podrobného prověření a vyhodnocení není možné počítat s likvidací dešťových vod tímto způsobem.