



HRADEC KRÁLOVÉ

STATUTÁRNÍ MĚSTO HRADEC KRÁLOVÉ, ČESKOSLOVENSKÉ ARMÁDY 408, 502 00 HRADEC KRÁLOVÉ

ODBOR ROZVOJE MĚSTA

VÁŠ DOPIS ZN.: KUKHK-30679/ZP/2020
ZE DNE: 13.10.2020
NAŠE ZNAČKA: SZ MMHK/175043/2020
MMHK/184522/2020/RM/UI

Krajský úřad Královéhradeckého kraje
odbor životního prostředí a zemědělství
oddělení EIATO
Pivovarské náměstí 1245
500 03 HRADEC KRÁLOVÉ

VYŘIZUJE: Ulrichová Petra
TELEFON: 495707582
E-MAIL: Petra.Ulrichova@mmhk.cz

DATUM: 12. 11. 2020

Vyjádření statutárního města Hradec Králové k oznámení záměru „Shopping park Nová Zelená a veřejný park Kukleny“, podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Statutární město Hradec Králové, zastoupené odborem rozvoje (dále jen „město“), obdrželo opatření Krajského úřadu Královéhradeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, oddělení EIA, IPPC a TOŽP č.j. KUKHK-30679/ZP/2020 ze dne 13. 10. 2020 – **informace o oznámení záměru „Shopping park Nová Zelená a veřejný park Kukleny“** zařazeného v kategorii II, bodu 110, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na ŽP“)

Podle obsahu oznámení je předmětem záměru výstavba komerční zóny s městským parkem v Hradci Králové katastrálním území Kukleny a Plačice. Řešené území pro plánovaný záměr se nachází v Královéhradeckém kraji, na západním okraji statutárního města Hradce Králové, v městské části Kukleny. Jedná se o část jihozápadní rozvojového území, podél silnice I/11, pro které se vžil místní název „**Nová Zelená**“. Je navržen zelený pás, který odděluje stávající obytnou zástavbu Kuklen od komerčních ploch. Zelený pás má fungovat jako veřejně přístupná městská zeleň. Jsou navrhovány vodní plochy, dětská hřiště, herní prvky, terénní valy, sedací zídky, posilovací stroje pro různé věkové skupiny (děti, mládež, senioři), cukrárna (SO.14) a další prvky drobné architektury.

Navržený záměr je koncipován jako otevřený areál sestávající z centrálního parkoviště, okolo kterého jsou rozmístěny jednotlivé obchodní objekty a objekty služeb. Celkem se jedná o 14 hlavních komerčních objektů a doprovodné stavby, mezi které je zahrnována mj. stavba pro označení provozoven o výšce 23 m.

Kapacita záměru:

- Celková plocha řešeného záměru 253 527 m²
- Celková zastavěná plocha 52 950 m²
- Celková zpevněná plocha 115 719 m²
- Celková plocha zelených ploch 83 209 m²
- Celková plocha nového městského parku: 43 000 m²
- Celkový počet komerčních objektů (hlavní) 14
- Celková prodejní plocha včetně galerií 40 118 m²
- Celkový počet obchodních jednotek v areálu: 37

- Celkový počet parkovacích stání: 1 859 stání OA

5 stání NA (zásobování)

- Celkový počet dobíjecích stání: 58 stání OA

Dopravně je záměr napojen na silnici I/11 prostřednictvím části budoucí městské radiály označované jako „Nová Zelená“, navržené v rozsahu délky východní hranice plochy záměru, a na stávající ulici Zelenou, která je propojená s ústím navrhované části radiály Nová Zelená a ze silnice I/11.

Výstavba záměru je z dopravního hlediska podmíněna zprovozněním dálnice D 11 v úseku Hradec Králové – Jaroměř, vybudováním části budoucí městské radiály Nová Zelená s propojením na stávající ul. Zelenou, doplněním okružní křižovatky I/11 s III/32438 a Zelenou ulicí o dva by-passy a její stavební úpravy pro odpojení prvního úseku budoucí městské radiály „Nová Zelená“ a zřízením nového jednosměrného sjezdu z I/11 ze směru od OK Bláhovka do záměru.

Potřeba záměru je zdůvodněna nedostatkem občanské vybavenosti pro stávající zástavbu Kuklen a připravovanou bytovou zástavbu „Bydlení na západě“ v prostoru naproti „Hypermarketu Albert“ vzniklým z hluboké podinvestovanosti západní části města z hlediska dopravní a technické infrastruktury a bytové a občanské výstavby.

Záměr je předkládán v jedné variantě, jako nulová varianta je uvažováno neprovedení záměru.

Podle názoru města předložené oznámení záměru „**Shopping park Nová Zelená a veřejný park Kukleny**“ podle § 6 zákona o posuzování vlivů na ŽP k relevantnímu posouzení jeho vlivu na životní prostředí nepostačuje a **je nezbytné zpracovat dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí a záměr dále posoudit podle zákona o posuzování vlivů na ŽP.**

Nové označení záměru vysvětlované v úvodu oznámení nasvědčuje tomu, že jej autor, resp. oznamovatel koncipuje jako dva souběžně projednávané z věcného hlediska samostatné záměry. Otázka, zda je veřejný park nedílnou součástí záměru obchodního centra i do budoucna, není v oznámení jednoznačně specifikována. V dokumentaci je proto správné toto upřesnit.

Jde o rozsáhlý záměr umístovaný v území, pro které byla pořízena změna územního plánu města Hradec Králové č. 177 (dále jen „změna ÚP“). Předmětná změna ÚP byla jako koncepce posouzena podle zákona o posuzování vlivů na ŽP (proces SEA), které bylo ukončeno stanoviskem krajského úřadu č.j. 17612/ZP/2009-Šu ze dne 27. 11. 2009 s výsledkem, že s posouzenou koncepcí (změnou ÚP č. 177) se souhlasí za předpokladu splnění ve stanovisku uvedených podmínek (dále jen „stanovisko SEA“). Jednou z podmínek stanoviska byla podmínka, že do doby vydání územních řízení na stavby v oblasti změny ÚP č. 177 bude dořešeno zkapacitnění napojení ulice Nové Zelené na ulici Pálenecká a další pokračování na Pražskou třídu. Podle tehdy platného zákona o posuzování vlivů na ŽP byl orgán schvalující koncepci povinen zohlednit požadavky a podmínky vyplývající ze stanoviska ke koncepci, popřípadě pokud toto stanovisko požadavky a podmínky obsahovalo a do koncepce nebyly zahrnuty nebo byly zahrnuty pouze zčásti, byl schvalující orgán povinen svůj postup odůvodnit. Zastupitelstvo města HK tak učinilo v rámci schvalování změny ÚP usnesením ZM 2010/1901, a to v případě uvedené podmínky stanoviska EIA tak, že rozhodlo, že do doby vydání územních řízení na stavby v oblasti změny ÚPm HK č. 177 bude dořešeno zkapacitnění napojení Nové Zelené na ulici Pálenecká a další pokračování na Pražskou třídu s výjimkou ploch nízkopodlažní zástavby. Podle vyjádření Úřadu územního plánování z.n. SZ MMHK/071365/2020/HA/SI, č.j.MMHK/071365/2020/HA/SI ze dne 5. 6. 2020 přiloženého k oznámení je podmínkou souladu s územním plánem splnění předtím v textu výše uvedených podmínek vyplývajících z územního plánu a usnesení zastupitelstva města HK ZM/2020/1901,

příčemž toto usnesení je výše v textu vyjádření úřadu územního plánování uvedeno a ke stanovisku přiloženo. Uvedená podmínka stanoviska SEA, regulující v daném případě (jelikož její splnění nebylo přímo ve schválené koncepci, tj. obsahu změny ÚP č. 177, explicitně stanoveno) předmět posouzení v podrobnosti hodnocené také v procesech posouzení vlivů záměrů v předmětném území podle zákona o posuzování vlivů na ŽP (EIA), musí být v těchto procesech respektována. Musí být tedy respektována i v tomto procesu posouzení vlivu záměru na životní prostředí. Jinak by došlo k ignorování jak výsledku procesu SEA ve věci změny ÚP, tak úkonu zastupitelstva města Hradec Králové, kterým plnil svou povinnost podle § 10g odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v tehdy platném znění. Vzhledem k uvedenému tato podmínka podle našeho názoru nepozbyla účinnosti a je závazná v navazujících postupech směřujících ke schválení záměrů v území i pro správní orgány.

Obdobně byly popsáním procesem stanoveny i další podmínky pro uskutečnění záměru vzešlé z procesu SEA, které jsou podle našeho názoru nadány stejnou mírou závaznosti a musí být v navazujícím procesu EIA respektovány a jen podrobněji rozpracovány. Na dodržení složkových obecně závazných právních předpisů, byly odkázány jen některé podmínky. Na základě uvedeného město požaduje respektování níže uvedených podmínek při hodnocení v tomto řízení EIA, jejich akceptování v dokumentaci a v záměru samotném a další rozpracování dokumentace do podrobnosti umožňující dodržení těchto podmínek ověřit.

Jedná se o následující podmínky:

1. Požadavek koordinace výstavby dálnice D11 (úsek 1106/I ke křižovatce s R35 Plotíště) a Jižní spojky s cílem uvedení těchto komunikací do provozu před zahájením realizace jednotlivých záměrů změny Úpm HK č. 177, bude zohledněn ve vazbách na postupnou realizaci záměrů změny, zejména na základě podrobného posouzení záměrů podle zákona o posuzování vlivů.
2. Respektování ochranného pásma stávající silnice I/11 a ploch s předpokládaným dosahem nadlimitních hladin hluku a neumisťování do nich chráněných prostor staveb; v případě pochybností zpracování detailního posouzení vlivů hluku; v chráněném venkovním prostoru staveb obytné zástavby nesmí dojít k překročení hygienických limitů hluku z dopravy ani stacionárních zdrojů v denní ani noční době.
3. Z hlediska vlivů na odtokové poměry respektování následující oblasti, viz. Vyhodnocení vlivů územního plánu na životní prostředí (zpracovala v září 2009 společnost EKOTEAM, Veverkova 1343, Hradec Králové), kapitola VIII. Přílohy (Oblasti odtokových poměrů). První – zelená oblast – vsakování lze v této oblasti realizovat jakýmkoli běžným způsobem (vsakovací studny, vsakovací galerie, zasakovací průlehy v kombinaci se vsakovací rýhou, apod.). Druhá – žlutá oblast – vsakování pomocí vsakovacích zařízení (galerií). Třetí – červená oblast – částečný vsak a akumulace srážkových vod (retardace odtoku) a jejich vypouštění do kanalizačního systému města; k tomu musí být realizována vhodná kanalizační síť, která by toto řešení likvidace srážkových vod v území umožňovala.
4. Respektování podmínek schválených usnesením ZM 2010/1901 upravujících možný způsob zasakování v území. Jedná se o tyto podmínky:
 - v území bude maximálně 55 % zpevněných ploch,
 - vsakovací zařízení budou dimenzována na převedení 5leté návrhové srážky o době trvání 60 minut do kolektoru pozemních vod,
 - vsakovací zařízení nesmí být umístěna podél toku Chaloupecké svodnice, aby nedocházelo k průsaku vody do svodnice a následnému zvýšení průtoku ve svodnici,
 - vsakovací zařízení v okolí původního toku Chaloupecké svodnice musí být umístěna tak, aby nedocházelo k podmáčení území v této oblasti,

- vsakovací zařízení budou vybavena bezpečnostním přepadem, který bude sveden do retenčního prostoru nebo retenčních prostorů,
 - retenční prostor/prostory budou dimenzovány na dvouletou srážku o době trvání 60 minut,
 - na retenci srážkových vod je potřeba vymezit prostor o výměře min. 6 % území (tak aby byl schopen pojmout 13 500 m³ vody),
 - v územním řízení musí být vyřešeno nakládání s dešťovými vodami v dotčeném území tak, aby nezatěžovaly okolní pozemky,
 - zasakovací objekty ba neměly být realizovány v zónách 2 a 3 (viz situace infiltračních podmínek),
 - v území pod Novou Zelenou ve směru proudění podzemní vody nemohou být budovány pozemní objekty, které by působily jako překážka proudění podzemní vody (tzn. objekty hlubší než jedno podzemní podlaží), resp. jejich vliv musí být ověřen výpočtem.
5. Dodržení výše již zmíněné podmínky zkapacitnění napojení ulice Nové Zelené na ulici Pálenecká a další pokračování na Pražskou třídu.

Město požaduje, aby byla předmětem posouzení varianta záměru, podmínkou realizace kterého bude realizace zkapacitnění napojení Nové Zelené na ulici Pálenecká a další pokračování na Pražskou třídu, resp. realizace plánované nové městské radiály označované jako „Nová Zelená“ a nezbytných úprav na dalších souvisejících pozemních komunikacích, a všech dalších výše uvedených podmínek, které vzešly z procesu SEA, jako podmínky pro další fáze přípravy zástavby území a jsou tedy závazné pro další řešení zástavby území, včetně tohoto řízení. Již v této fázi procesu proto nutno konstatovat, že záměr, tak jak je v oznámení specifikován, je z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí neakceptovatelný, neboť výše uvedené podmínky nerespektuje, zejména neobsahuje návrh realizace napojení Nové Zelené na ulici Pálenecká a další pokračování na Pražskou třídu jako záměr podmiňující stavbu. Rovněž podmínky pro zasakování v území, včetně podmínky maximálního podílu zpevněných ploch 55 % dle Dokumentace pro doložení souladu navrženého záměru s ÚPD v rámci oznámení EIA nejsou splněny.

Vzhledem k tomu, že pro území, kromě vymezení ploch v územním plánu, není zpracován podrobnější závazný územně plánovací podklad (regulační plán) ani územní studie ve smyslu § 30 stavebního zákona, v kterých by byl způsob splnění výše uvedených podmínek pro území konkretizován, je naplnění konkrétněji specifikovaných podmínek nutno vyžadovat u všech jednotlivých záměrů v území, aby v budoucnu nedocházelo k neodůvodněným rozdílným přístupům v požadavcích na investory dalších záměrů v území v rozporu se základními zásadami veřejné správy.

Splnění výše uvedeného obsah přílohy oznámení označené jako „dokumentace pro doložení souladu navrženého záměru s ÚPD v rámci oznámení EIA“ neprokazuje, naopak je v něm nedodržení některých výše uvedených podmínek přímo deklarováno.

Potřeba záměru je v oznámení zdůvodněna chybějící občanskou vybaveností pro stávající zástavbu Kuklen a připravovanou bytovou zástavbu „Bydlení na západě“ v prostoru naproti „Hypermarketu Albert“ vzniklou z hluboké podinvestovanosti západní části města z hlediska dopravní a technické infrastruktury a bytové a občanské výstavby, která má být tímto záměrem napravena.

Dle zpráv zveřejněných ve sdělovacích prostředcích, podnětů zastupitelů města a jeho občanů, obyvatelé dotčeného území, jejichž zájmy město tímto úkonem také reprezentuje, nesouhlasí s tvrzením obsaženým v oznámení, včetně příloh, odůvodňujícím vhodnost záměru z urbanistických hledisek, že záměr je významným přínosem pro zajištění občanské vybavenosti stávajících Kuklen. V tomto ohledu upřednostňují vytvoření podmínek pro

doplnění občanské vybavenosti v prostoru stávajících veřejných prostranství blíže centru Kuklen a v něm, a zkvalitnění stávající občanské vybavenosti a veřejných prostranství uvnitř zástavby Kuklen. Zřízení velkého obchodního centra mimo tuto zástavbu však může působit protisměrně uvedenému zájmu, neboť kapacitu potřeby občanské vybavenosti charakteru obsaženého v záměru, možnosti podnikatelského uplatnění místních občanů a pracovní místa, ze stávajících Kuklen spíše odčerpá. Tvrzení, že záměr, jak je navržen, vede k nápravě vad spočívajících v podfinancování infrastruktury Kuklen v minulosti je nepřipadný, neboť umístění záměru nevede prvotně k nápravě tohoto stavu.

Ve městě jsou provozována obchodní centra koncipovaná rovněž pro obsluhu individuální automobilovou dopravou, která jsou v dojezdové vzdálenosti z Kuklen, (Albert, Aupark, Atrium, Obchodní zóna Hradubická atd) a připravují se další projekty, např. projekty dostavby obchodních prostor v zóně Hradubická, dostavba areálu obchodního centra Albert v Kuklenách. Čerpací stanice jsou dostupné přímo v areálu stávajícího OC Albert, další na silnici I/11 atd. v krátké dojezdové vzdálenosti. Typ občanské vybavenosti, jejíž nezbytná potřeba vyplývá z demografických prognóz, predikujících, zejména další stárnutí populace, záměr neobsahuje. Jeho obsahem je pouze komerční, resp. obchodní činnost.

V rozporu s tvrzením o prvotním účelu obchodního centra, jako nutné občanské vybavenosti i pro stávající Kukleny, které z obsahu oznámení vyplývá, je rovněž deklarace převahy vedení záměrem generované dopravy po silnici I/11 v oznámení rovněž obsažené a zahrnuté do parametrů hodnocení přípustnosti záměru z hlediska životního prostředí.

Podle oznámení je argumentem pro realizaci záměru skutečnost, že odpovídá současné kulturní vyspělosti a požadavkům společnosti a architektonickým zásadám soudobého pojetí komerčních objektů. Vykazuje však znaky urbanisticky i architektonicky zastaralého konceptu co nejeftivnější zástavby holými halami velkých rozměrů s plošnými parkovišti v úrovni terénu s výraznými reklamními stavbami a barevností, s potlačením hodnot biodiverzity, včetně nevratné hodnoty zemědělské půdy, uplatňovaného v našich podmínkách v počátcích ekonomické přeměny hospodářství po roce 1989. Deklarovaný záměr vytvoření novodobé formy archetypu velkého venkovního tržiště, jehož funkcí je interakce v prostoru, sousedská setkání a komunikace mezi lidmi, navržená zpevněná plocha obsazená parkovacími stáními nemá potenciál naplnit.

V dokumentaci je nutno výše uvedené rozpory urbanistického charakteru, pro zdůvodnění záměru, vyjasnit a učiněné závěry podložit.

Město má na dokumentaci, resp. podklady posouzení vlivu záměru na ŽP tyto další požadavky.

Zpracovat a posoudit další varianty záměru. Zdůvodnit jejich výběr nebo odmítnutí.

Pro případ pochybností o tvrzeních města uvedených v úvodu tohoto vyjádření a v souvislosti s odůvodněním a zohledněním podmínek č. 1 a č. 8 vyplývajících ze stanoviska Krajského úřadu Královéhradeckého kraje zn. 17612/ZP/2009-Šu ze dne 27.11.2009 k vyhodnocení vlivů změny ÚP na životní prostředí požadujeme v rámci předloženého záměru na využití území zodpovědně prověřit potřebu napojení předmětného záměru na ulici Pálenecká (resp. Pražská) prostřednictvím komunikace Nová Zelená.

Požadujeme popsat všechny vstupní parametry, na základě kterých byla hodnocena intenzita záměrem generované dopravy a ukazatele na základě nichž byly tyto parametry stanoveny. Popsat způsob zjištění intenzit dopravy a jeho výsledky. Provést predikci rozložení dopravního zatížení generovaného záměrem, do sítě pozemních komunikací, včetně popisu jejího provedení. Porovnat předpokládanou kumulovanou intenzitu dopravy na dotčených pozemních komunikacích s jejich kapacitou. Vyhodnotit z toho vyplývající dopady na životní

prostředí. Zejména emise a vliv imisí hluku, znečištění ovzduší, technické seismicity (vibrací) a světelného znečištění. Uvést parametry, případně výpočet, kterým byl stanoven počet parkovacích stání a odstavných stání a popis jejich řešení.

V posouzení a zejména modelech dopravního zatížení nezohledňovat stavby zvyšující kapacitu komunikací, které dosud nejsou realizovány ani dle návrhu záměru jeho realizaci nepodmiňují a vstupy (např. sčítání intenzit dopravy) z období, kdy byla doprava v zájmovém území modifikována uzavírkami a objížďkami nebo jinými mimořádnými situacemi. Sčítací úseky pro sčítání dopravy vymezit v dopravně nejvíce exponovaných místech.

Respektovat dopravní význam místních komunikací, včetně ul. Pražské, jako veřejně přístupných pozemních komunikací určených převážně pro místní dopravu na území obce.

Provést posouzení z hlediska technické seismicity. Posoudit vliv vibrací záměrem generované dopravy na ke komunikacím přilehlou zástavbu, zejména ve všech dopravně exponovaných místech, především v ulici Zelená a Pražská. Stanovit kompenzační opatření.

Při posuzování vlivů imise hluku a znečištění ovzduší respektovat stavebně technické vybavení pozemní komunikace v ulici Zelená a z toho vyplývající dopravní význam této komunikace, dle příslušné varianty záměru.

Posoudit dopravními modely variantu bez navrhovaného zklidnění ulice Zelená.

Ve variantě se zklidněním ulice Zelené přejezdovými prahy speciálně zhodnotit vliv zřízení přejezdových prahů a dalších navržených opatření pro dopravní zklidnění ulice Zelená, na imise z dopravy, především hluk, znečištění ovzduší a vibrace, zejména ve vazbě na ke komunikaci přilehlou zástavbu.

Záměr posoudit ve vazbě na vlivy připravovaných záměrů, které mohou kapacity dotčených komunikací snížit a do dokumentace zahrnout posouzení dopravního zatížení území v širším rozsahu než je v oznámení.

V souvislosti s předloženým dopravně inženýrským posouzením celého záměru (i jednotlivých klíčových dopravních uzlů) požadujeme jeho komplexní upřesnění jak z makroskopického, tak i z mikroskopického hlediska (případně nejlépe kombinací formou mezoskopického modelu), a to se zohledněním denních variací dopravy. Obdobně by koncepce záměru mohla být s odkazem na avizovanou lokální potřebnost občanské vybavenosti v západní části města posouzena z multimodálního pohledu. Pozornost by měla být zaměřena na způsob přidělení nově uvažovaných dopravních vztahů na dopravní síť, tj. kudy budou jednotlivé cesty realizovány. V této souvislosti upozorňujeme na uvedené hodnoty bilance nově generovaných vozidel (cca 8 tis.) s tím, že 28% z nich by mělo být realizováno z centra ulic Pražská, přičemž se uvádí pokles v intenzitách dopravy pro stav 2019 a 2023 (např. v ul. Zelená, Za Škodovkou). Současně zde upozorňujeme na uvažované budoucí zaslepení ul. Pražská v prostoru OK Bláhovka (součást připravované stavby Jižní spojky).

Současně je s ohledem na nově generovanou dopravu nutné vedle kapacity okružní křižovatky I/11, III/32438 a MK Zelená a neřízené stykové křižovatky od obchodního centra obdobně posoudit i další klíčové dopravní uzly a úseky – zejména křižovatka ul. Pražská - Zelená, úsek ulice Pražská ve směru centrum s předpokladem její redukce na 2-pruh (záměr rekonstrukce této třídy), ulice Koutníková v úseku Za Škodovkou – OK u ČKD, včetně souvisejících křižovatek (zkapacitnění ul. Koutníková v tomto úseku není připravováno) a pak dvě naprosto klíčové oblasti vč. křižovatek, a to nadjezd Koutníková a podjezd ZVU (Gočárova – Pražská). Dále křižovatku Koruna a křižovatku ul. Gočárova s druhým městským okruhem.

Dále požadujeme prověřit výstavbu a následné fungování Shopping parku v kontextu výhledového uzavření podjezdu ZVÚ (Gočárova – Pražská) v rámci modernizace žst. HK hl.n. s předpokládaným začátkem realizace nejdříve v letech 2023-2024 a výhledové rekonstrukce nadjezdu v ul. Koutníkova s předpokládaným začátkem realizace 2024+.

S ohledem na principy udržitelného rozvoje území vyjádřené v základních strategických dokumentech EU, ČR i města Hradec Králové (např. Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje / Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 / Strategický plán rozvoje města Hradce Králové do roku 2030, apod.) požadujeme podrobnější vyhodnocení koncepce záměru z hlediska zajištění odpovídajících podmínek pro dostupnost nemotorové a veřejné hromadné dopravy (tj. konkrétní vyhodnocení zajištění těchto vazeb řešeného území na okolí). Z této oblasti dále požadujeme vyhodnotit opodstatněnost uvažovaného a navrženého způsobu řešení dopravy v klidu, a to zejména rozsahu zpevněných ploch pro parkování s formou parkování na terénu (viz. čl. 14.1.14 ČSN 73 6110). Důvodem jsou mj. stanovené podmínky USNESENÍ ZM/2010/1901 ze dne 30.3.2010 a aktuální klimatická situace (viz dále).

Požadujeme konkretizovat v oznámení zmíněnou veřejnou dopravu do záměru a do hodnocení zahrnout obsluhu území veřejnou dopravou. Uvedení jakými trasami (úpravy tras stávajících linek, zavedení nových linek) bude záměr obsluhován a intenzity provozu veřejné dopravy, a to MHD i linkami IREDO, a posouzení technické vybavenosti pro realizaci této obsluhy.

Podmínkou reálného prověření výše uvedeného požadavku je definování tras linek veřejné dopravy po městě až po areál Shopping parku (u stávajících pouze ve změněné trase). Obslužnost MHD by měla reflektovat investorem deklarovaný význam Shopping parku pro obyvatele Kuklen. Zároveň je třeba zachovat (zajistit) stávající optimální rozsah obsluhy OC Hypermarket Albert a Plačic. Je třeba definovat jejich zakomponování do celkové koncepce obslužnosti města MHD (dokument SUMF) prokazující efektivitu jejich provozu. Popsat trasování linek v areálu Shopping parku a v případě ukončení linek v tomto areálu, popsat jak bude zajištěn obrát, odstávka vozidel MHD a odpočinek řidičů, dle požadavků DPmHK a jak jsou nároky na tyto skutečnosti zakomponovány do obsahu záměru. Dále je třeba konkretizovat plánované intenzity spojů linek obsluhující areál Shopping parku, přičemž pro adekvátní obsluhu takto rozsáhlého areálu obchodů a služeb s investorem deklarovaným významem pro obyvatele Kuklen a celého HK je všeobecně požadována obsluha spoji MHD v intervalu max. 15-20min ve špičce, max. 30 min v sedle. Co se týče požadavku na popis způsobu zajištění obsluhy areálu Shopping parku linkami IREDO vedoucími ul. Zelená, aniž jsou navrženy zastávky veřejné dopravy na radiále Nová zelená, nutno vzít v potaz, že pokud bude uvažována obsluha navržené zastávky uvnitř areálu Shopping parku, je třeba definovat průjezdné trasy bus spojů IREDO areálem Shopping parku a tento způsob obsluhy mít kladně odsouhlasený zástupci KÚ KHK – Oddělením dopravním obslužnosti plněním roli koordinátora IREDO z důvodu souvisejícího prodloužení tras a jízdních dob spojů v kontextu přestupních vazeb, BP řidičů, nárůstu nákladů atp.

Na základě výsledků splnění výše uvedených požadavků pak musí být modifikováno a upřesněno i posouzení vlivu imisí z dopravy (hluk, znečištění ovzduší, světelné znečištění, vibrace).

Dalším zásadním environmentálním aspektem je příspěvek záměru k efektu tepelného ostrova. Vzhledem k svému rozsahu bude záměr jako celek objektem absorpce tepelného a světelného záření a zdrojem z toho plynoucích negativních vlivů na životní prostředí a prvkem ovlivnění klimatu. K tomu tepelný efekt dopravy. Záměr, tak jak je navržen, způsobí vznik, resp. nevratné zafixování efektu tepelného ostrova v dosud neurbanizovaném území.

Požadujeme, aby byl v dokumentaci podrobně rozpracován vliv záměru shopping parku na klima, posouzení jeho příspěvku k efektu tepelného ostrova a řešena dostatečná kompenzační opatření, jejichž požadavky mohou fakticky naplnit pouze **varianty záměru v tomto směru příznivější**, spočívající v omezení rozsahu zpevněných ploch (např. vícepodlažní parkovací objekt, využití střech objektů pro parkování) užití dostatečného množství prvků modro-zelené infrastruktury (založení systému modrozelené infrastruktury), jako jsou vegetační plochy, zejména pro vzrostlou zeleň, zelené střechy a fasády, a to způsobem, který zajistí potenciál jejího zachování a rozvoje (kvalitní pěšební podmínky, nenáročná údržba). Dále např. užití materiálů (pro plochy) s nízkou tepelnou a světelnou kapacitou a vodopropustných zpevněných povrchů terénu.

Efekt tepelného ostrova záměru přitom nesmí být hodnocen pouze ve vazbě na obhospodařovaný velký půdní celek s omezenou vegetací (např. po sklizni), nýbrž porovnán s variantou zelené plochy s pro klima přínosnou vegetací a zelenomodrou infrastrukturou, neboť vzhledem k současnému stavu poznání, nutno predikovat společenskou podporu a budoucí realizaci takových úprav i využití stávajících velkých půdních celků (jejich členění přírodě blízkými prvky zeleně a vodních ploch a způsoby hospodaření zamezujícími erozi půdy).

Požadujeme, aby byl v dokumentaci uveden rozsah ploch určených pro zeleň a pro vodní prvky samostatně v prostoru shopping parku a samostatně v prostoru parku, s uvedením podílu zelených ploch (v metrických jednotkách), jejichž využití pro zeleň je omezeno vedením sítí technické i dopravní infrastruktury a jejich ochrannými pásmy, s vyznačením těchto ploch v grafickém podkladu. Dále, aby byly zelené plochy v prostoru parkovišť na terénu koncipovány v souladu s principem silné role stromů původních druhů.

Návrh zelených ploch, zejména v parku (zeleném pásu) řešit tak, aby odpovídal přirozené druhové skladbě a směřoval k vytvoření nových hodnotných biotopů (včetně vodních ploch). Jejich dřevinnou skladbu zvolit vhodně s ohledem na druh jednotlivých stanovišť. V druhové skladbě by se měly uplatnit především dřeviny stanovištně a ekologicky odpovídající s nepřetržitou vysokou účinností a které jsou schopné vytvořit maximálně přirozené příznivé podmínky pro různé druhy živočichů (predátory, ptactvo, hmyz apod.). Současně by měla být zohledněna i jejich velikost a věková struktura. Zejména zelený pás celkově řešit přírodě blízkým způsobem (jak vyžaduje i územní plán) se zásadní rolí stromů původních druhů. Jednotlivé biotopy specifikovat a podrobně popsat, včetně promítnutí do grafických podkladů.

Zelený pás, včetně jeho závlahy, řešit s cílem minimální potřeby vnějších vstupů (údržba, zdroje vody mimo území atd.) pro zachování jeho funkčnosti s přednostním využitím dešťové vody z prostoru záměru (*zdůraznění požadavku na řešení přírodě blízkým způsobem*).

Požadujeme aby byla v dokumentaci založena etapizace záměru, podmiňující možnost užívání shopping parku dokončením realizace veřejného parku.

Požadujeme řešení příjezdových komunikací k záměru se stromořadími komplexně tzn. se stromořadím podél obou stran komunikací.

Je nutno podrobně, kvalitně a správně posoudit ovlivnění **krajinného rázu** záměrem. Rozložení hmot a barevnost záměru je ve vztahu k okolní zástavbě přepjatá. Z pohledu od silnice se stanou dominantou stěny hal a reklamní poutače, což negativně ovlivní ráz krajiny. Bude narušen harmonický přechod Kuklen do krajiny. Navržená druhová skladba zeleně dle popisu počítá s převážně malokorunnými dřevinami, které nemají dostatečný potenciál negativní vliv záměru na krajinu eliminovat. Při posouzení krajinného rázu je třeba věnovat podrobnou pozornost i objektu SO 15 (stavba pro reklamu či označení provozoven) o výšce 23 m, a to včetně rozsahu reklamních ploch (ploch označení provozoven), technického řešení

stavby a barevnosti (mj. např. předložení vizualizací pohledů z úrovně terénu z více stran a vzdáleností v denní i noční době s uvedením rozhodných metrických údajů a se zakomponováním případného osvětlení). V oznámení uvedená argumentace, že nedojde k ovlivnění krajinného rázu, neboť takové stavby již jinde v Hradci Králové v minulosti byly zřízeny, neobstojí, neboť se jedná v zásadě o dosud neurbanizované území, a navržený záměr naopak tento typ, pro krajinný ráz rušivých staveb, v území zakládá, což platí i o řešení záměru shopping parku samotného. Vhodnějším řešením je stavbu pro reklamu (označení provozoven) o dané výšce vůbec nezřizovat, max. výškou nevybočovat z výškové úrovně ostatních budov záměru, a řešení shopping parku změnit.

V dokumentaci je třeba rozpracovat varianty záměru pro ochranu zemědělské půdy příznivější, s maximálním vyloučením nevratné změny ploch s nejkvalitnější půdou jejich zastavěním nebo zpevněním. Podrobně rozpracovat další využití ornice, podorničí, případně dalších zemín, z plochy záměru, včetně odlišení využívaných ploch půd dle tříd s popisem jednotlivých ploch v metrických jednotkách, uvedením jejich využití a promítnutí uvedeného do grafického podkladu.

Je nutno provést podrobné posouzení vlivů záměru na hladinu spodních vod, a to i ve vztahu k okolním zdrojům podzemní vody, včetně jejich popisu, a zhodnotit možnost ovlivnění dalších možných hydrologických souvislostí, to vše včetně fáze provádění staveb (zakládání, terénní a výkopové práce), přitom respektovat výše citované podmínky města, založené usnesením zastupitelstva města, kterým byla zároveň schválena změna územního plánu města pro toto území a vzešlé z výsledku procesu SEA.

Nakládání s vodou řešit v maximální možné míře přírodě blízkým způsobem.

Doložit podrobná hydrogeologická posouzení.

Vyloučit provedení úprav terénu v zeleném pásu z odpadů využívaných na povrchu terénu a materiálů vzešlých z úprav odpadů.

Posoudit vliv záměrem generovaného světelného znečištění (tj. včetně nočních hodin), včetně provádění stavby, na obyvatele okolní zástavby a okolní biotopy, včetně budoucích biotopů zeleného pásu (veřejného parku) a navrhnout kompenzační opatření.

Posoudit vliv technické seismicity generované prováděním stavby na blízkou zástavbu, včetně sítí technické i dopravní infrastruktury.

Řešit dostatečná kompenzační opatření proti hluku z provádění stavby.

Speciálně posoudit negativní ovlivnění obyvatel blízké zástavby nízkofrekvenčním hlukem z provádění stavby a ze stacionárních zdrojů hluku z provozu staveb záměru.

Rozpracovat opatření na ochranu stávající zástavby proti vlivu znečištění ovzduší generovaného prováděním stavby.

Jak již bylo výše uvedeno je nutno zpracovat a vyhodnotit další varianty řešení záměru, pro životní prostředí příznivější.

Požadujeme, aby byla dokumentace zpracována přehledně a tak, aby měla komfortní vypovídací schopnost i pro laickou veřejnost, k projednání s níž je určena a závěry v ní učiněné byly v maximální možné míře podloženy podklady postavenými na empirických důkazech.

Dále aby dokumentace obsahovala přehledný souhrn všech navrhovaných opatření, které z hlediska ochrany životního prostředí podmiňují realizaci záměru, a aby zde byly vymezeny

pouze takové podmínky, které lze reálně a v souladu s právními předpisy reflektovat v navazujících správních řízeních, přičemž splní svůj účel, a to včetně podmínek pro přípravu stavby.

Předepsanou náležitostí podkladů pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí je podle našeho názoru vyjádření úřadu územního plánování k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace, tj. zahrnující vyhodnocení všech podmínek souladu s ÚPD.

PhDr. Karel Vít Ph.D.
vedoucí odboru rozvoje města

Příloha

- situace infiltračních podmínek
- usnesení ZM 2010/1901