

Spolek pro rozvoj Kuklen a Plačic
Markova 739/8, 500 04, Hradec Králové 4
IČ: 228 56 226, email: prokuklenyaplacice@seznam.cz

Krajský úřad Královehradeckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství,
Odd. EIA
Pivovarské náměstí č. 1245
500 03, Hradec Králové

Věc:

Písemné vyjádření k Dokumentaci vlivů záměru „SHOPING PARK NOVÁ ZELENÁ A VEŘEJNÝ PARK KUKLENY“ na životní prostředí. K č.j. KUKHK-15066/ZP/2022 ze dne 20.4.2022 o vyjádření k Dokumentaci vlivů na ŽP záměru „Shopping park Nová Zelená a veřejný park Kukleny“ zařazeného v kategorii II, bodu 110, přílohy č. 1 zákona EIA.

Příloha č. 1.

Registrovaný Spolek pro rozvoj Kuklen a Plačic (dále jen Spolek) dlouhodobě usiluje o zastavení dosavadního negativního vývoje v městské části Kukleny a Plačic v oblasti ochrany životního prostředí, přírody, krajiny a zájmů jejich obyvatel. Upozorňuje zejména na neustálé zhoršování životního prostředí.

K záměru „Shopping Park Nová zelená a veřejný park Kukleny“ (dále jen OC) se sešlo velké množství námitek od spolků působících na území města, Magistrátu města Hradec Králové, KMS a také od řady občanů. **Očekávali jsme, že se investor se všemi námitkami řádně vypořádá, ale nestalo se tak. Mnoho otázek a požadků zůstalo nedotčených, u jiných jsme bohužel dostali buď vyhýbavou nebo účelově zkreslenou odpověď.**

Pozitivně sice hodnotíme dvě změny v záměru, a to navržení zelených střech / umístění fotovoltaických panelů a změnu povrchu parkovacích stání, které umožňuje vsakování dešťových srážek. **Celý záměr má ovšem výrazně negativní dopad na Kukleny jako celek** a proti informacím, uvedených v Dokumentaci, se musíme důrazně ohradit.

Investorovi (společnosti Endeta a.s.) bylo Krajským úřadem nařízeno zpracovat Posouzení vlivů záměru na ŽP. Po pečlivém pročtení dokumentace, která byla zveřejněna 29.4.2022 pod značkou KUKHK-15066/ZP/2022, máme řadu připomínek a to hned v několika rovinách.

1) ZDŮVODNĚNÍ UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU

Již samotné prezentování záměru se nezakládá na pravdě. Např.: *Záměr nabídne zajímavou skladbu obchodů a služeb, které v západní části města dlouhodobě chybí. Budou převažovat obchody, objeví se*

zde ale i bistra, cukrárna, čerpací stanice, myčka aut nebo autoservis.

Není pravda, že Kuklenám chybí OC, které zahrnuje čerpací stanici, myčku automobilů, obchody a hobymarkety. Velkou část Kukleňáků trápí hluk a imise z nadměrné dopravy. V dopravní špičce je obtížné přejít Pražskou třídu / Zelenou ulici, stejně tak jako je téměř nemožné vyjet z domu osobním automobilem. **Investor se obhazuje, že přichází s chybějící občanskou vybaveností, která vyplynula z průzkumu. V našich připomínkách jsme se dotazovali, kdy a kde tento průzkum probíhal, kdo byl účastníkem šetření, a jak byla položeny otázky (např. uvedením „i za cenu zhoršení ŽP v Kuklenách“).** Relevantní data z tohoto průzkumu by jistě byla pro rozvoj Kuklen přínosná. Investor průzkum / studii nepředložil a naopak se v Dokumentaci dočítáme, že v Kuklenách vzroste významně doprava, která na sebe váže i imise a navýšení hladin hluku z dopravy, které jsou již nyní nad limitem zákonem povolených hodnot. Investor uvádí, že OC je pro Kukleňáky, ale vlastní stavba je Kuklenám otočena zády a na samé periférii. Má na ně přitom výrazně negativní dopad. V Dokumentaci je uvedeno, že většina návštěvníků bude jezdit do OC po D11 i ze vzdálenosti několik desítek kilometrů. Není tedy primárně určeno Kukleňákům, pouze využívá jejich výhodnou polohu u D11. OC se jmenuje Nová Zelená po nové plánované komunikaci, která má Kuklenám odvést velkou část dopravní zátěže, ale investor ji stavět v celé plánované délce po ul. Páleneckou nechce. Navíc je v názvu přilepen dovětek „... veřejný park Kukleny“, aby celá brutální stavba na místě, kam nezapadá, působila na veřejnost vlídněji. A tak je to i s celou prezentací záměru i pro město HK jako celek nadbytečného (viz odmítnutí spolupráce s investorem na zasedání ZM dne 26.4.2022).

V blízkém okolí Shopping parku Nová Zelená je OC Albert, který aktuálně prochází revitalizací, u něj je čerpací stanice a provoz pro ruční mytí OA. V okruhu dvou kilometrů (dojezd automobilem do 10 minut) je OC Aupark, další dvě čerpací stanice. Na Hradubické ulici je hobymarket a OC Tesco s řadou dalších obchodů, včetně dvou prodejen nábytku.

Autoři projektu tak podbízivě vnucují široké veřejnosti dezinformace, že Kukleny konečně získají OC, které tu léta chybí, aby ospravedlnili nezákonný zábor zemědělské půdy nejvyšších bonit, navýšení dopravy v Kuklenách a v centru HK a fakt, že díky stavbě dojde k dalšímu zhoršení životního prostředí obyvatel západní části města, které bude mít trvalý dopad na jejich zdravotní stav. Nelze opominout ani fakt, že klesne hodnota nemovitostí u dopravně zatížených komunikací.

2) VLIVY NA PŮDU

Hned první závažný problém je v záboru zemědělské půdy nejvyšší bonity. Na místě se neachází půda I., II. a III. třídy ochrany.

Zemědělskou půdu začala skupovat několik let před změnou ÚP č.177 společnost FK – AGRO, jako zemědělskou půdu. Tato společnost zanikla a jmění v důsledku vnitrostátní fúze přešlo v listopadu 2009 na společnost Endeta a.s. V této době byla tato plocha zanesena v ÚP jako **plocha zemědělské půdy**. Společnost Endeta a.s. je v obchodním rejstříku zapsána od 19. září 2006. Místopředseda společnosti

J&T REAL ESTATE Martin Kodeš byl v představenstvu Endety již od 3.7.2008. Musel být tedy seznámen s tím, že je na ploše chystaného záměru zemědělská půda nejvyšších bonit, zanesena v ÚP jako zemědělská půda. Ke změně v ÚP mHK, mimochodem za velmi podivných okolností, došlo až 30. 3. 2010. Proti této změně se vznesl odpor více než sedmi stovek obyvatel Kuklen a od počátku bylo jasně řečeno, že Změnou ÚP č. 177 dochází k porušování Zákona o ochraně ZPF. Bohužel k nepochopitelné změně ÚP mHK došlo. Nicméně **na ploše, kterou chce investor zastavět, je stále zemědělská půda I. a II. třídy ochrany, kterou chystaným zákonem zastavět nelze.** Veškeré další projednávání o výstavbě Shopping parku Nová Zelená je irelevantní, **neboť by došlo k porušení Zákona č.334/1992 Sb.** To, že někteří představitelé města Hradce Králové změnu ÚP i přes odpor veřejnosti umožnili, nemění nic na znění tohoto zákona.

3) VLIV NA DOPRAVU

Dopravní inženýrské posouzení záměru, zpracované společností Afry CZ s.r.o., porovnává dopravní zatížení v roce 2019 a výhledové dopravní zatížení komunikační sítě po dostavbě SP Nová Zelená. Prognóza je vytvořena pro výhledový horizont k roku 2023. Uváděné intenzity však neodpovídají podkladům, které si nechalo zpracovat město HK. K tomuto posouzení máme řadu připomínek:

- I. **„Zklidnění“ Zelené ulice na úkor výrazného navýšení Pražské třídy.** Aktuálně jsou dopravně zatížené obě dvě komunikace a je nutné dopravu na obou komunikacích zklidnit. V realné situaci nemůže dojít ke zklidnění Zelené ulice, pokud vzroste doprava na Pražské třídě. Z této přeplněné komunikace se doprava „přeleje“ do Zelené a samotná značka omezení dopravy na rychlost 30 km/h řidiče nezpomalí či neodradí - jde o subjektivní názor.
- II. **Pražská třída je zhotovitelem naprosto mylně uváděna jako městská magistrála/radiála.** Na Pražské třídě je v celém jejím úseku řada obytných domů (často v sevřené zástavbě), dvě školy (základní škola a střední škola veterinární), sportovní hala využívaná sportovci z celého města, veřejná knihovna, 2 zdravotní střediska, řada obchodů, restaurace, penziony a řada dalších služeb. Pro Kukleny má tato třída zásadní význam a je důležitým centrem této městské části. Není možné dopravně zatěžovat prostor ani před základní a střední školou, ale ani před obytnými domy, pokud nechceme, aby se díky hluku a prašnosti tato důležitá historická třída vylidňovala.

V minulosti se z pochopitelných důvodů stavěly domy kolem důležitých komunikací, aby byl zajištěn přístup k nemovitosti. Žijeme však v moderní době, kdy se naopak snažíme automobilový provoz odvést z obytných částí ven. **Pražská třída je obytnou částí a zároveň středovou páteří Kuklen.** Kdo tvrdí opak, v Kuklenách nebyl, ale pouze jimi projížděl. **Zahlcení Pražské třídy dopravou by znamenalo devastaci Kuklen a zhoršení (již tak špatné) pohody bydlení na této ulici.** Zájem o bydlení, a s tím související cena nemovitosti, by klesaly a byty by byly pronajímány sociálně nepřízpusobivým občanům. V Kuklenách se snažíme o znovuoživení. Na Pražské třídě je plánováno/realizováno

několik investičních záměrů, které mají za cíl pozvednout úroveň bydlení v Kuklenách a zvýšit celkově zájem o Kukleny. Jedná se celkem o cca 500 bytových jednotek. Záměr investora jde však sobecky opačnou cestou.

- III. **Zhotovitel naprosto nepochopitelně kalkuluje s tím, že i po výstavbě záměru dojde k mírnému úbytku dopravy**, protože dostavba části dálnice D11 odvede velkou část dopravy z centra Kuklen. Podle této „logiky“ by bylo naprosto zbytečné stavět obchvaty obcí. Je nutné mít na zřeteli, že je zde stále jeden ze dvou sjezdů z D11 do města HK!

Dostavba úseku D11 nebyla investicí Endety. Vlivem dostavby úseku dálnice D11 Bláhovka – Světí nedojde ke zklidnění dopravy v Kuklenách, ale jen na bývalé I/11. Zhotovitel chybně zpracoval analýzu zatížení. Měl pracovat s modely: **dopravní zatížení 2019 (včetně aktualizace)– dopravní zatížení 2023 s dostavbou D11 s OC – dopravní zatížení 2023 bez OC – s novou komunikací Nová Zelená po ulici Páleneckou a bez ní.** To chybí a je přitom zásadní. Proto si město HK tuto studii a modelaci samo zadává.

- IV. Dopravní model pracuje s průměrným navýšením / snížením dopravy na daných křižovatkách za 24 hodin. **Neukazuje však zatížení křižovatek v nejvíce dopravně vytížených hodinách (tzv. ranní a odpolední dopravní špičky v pracovních dnech).** **Např.** OK Koruna již v současné době nezvládá v dopravních špičkách pojmout dopravu. Ve směru do Kuklen stojí kolona aut až po ulici Střeleckou. Navýšení dopravy o dalších 20%, jak uvádí posouzení, způsobí zaboklování středu města. V dopravní špičce se navíc kumuluje v OK Koruna nejvyšší průjezd automobilů s nejvyšším počtem chodců a cyklistů. Průjezd vozidel RZP / IZS křižovatkou Koruna je téměř nemožný. Na Bláhovce je však středisko IZS, které potřebuje dopravní propojení dálnice D11 s FN Hradec Králové.

Chybí nám proto i stanovisko IZS Královéhradeckého kraje k navýšení dopravy spojené s omezenou průjezdností na Pražské třídě.

Dále je uváděno, že díky Covidu nebylo možné přesně spočítat množství chodců a cyklistů. To má však zásadní vliv na výsledky. Takovéto „sčítání „ nelze přijmout, je nutné nové přeměření.

- V. V bodě 17. je uvedeno: *„Provoz záměru by neměl být v časové kolizi s omezením dopravy z důvodu realizace podjezdu ZVÚ.“*

Vzhledem k časovému posunu zdvojkolejnění trati v úseku Opatovice – HK, je velmi pravděpodobné, že ke kolizi obou záměrů dojde.

4) VLIV NA HLADINU HLUKU Z DOPRAVY

Protokol z měření č. 313 – 191023-2 od společnosti Kvinting měřila hladinu hluku z dopravy v době, kdy byla komunikace na Stěžery č.III/32438, která produkuje největší množství dopravy v Zelené ulici, uzavřena. V té době se většina dopravy přesunula na Pražskou třídu. Hluk z dopravy a vibrace z dopravy byly měřeny ve dnech 22.10.2019 – 23.10.2019 v Zelené ulici na domě č.p. 226/42. Přestože byla průjezdnost třetinová, překračovaly naměřené hodnoty hluku zákonem povolené limity. Hladiny hluku lze však těžko počítat podle nějakého modelu tak, jak to dělala akreditovaná laboratoř Kvinting. Hluk z dopravy je způsobován každým jednotlivým vozidlem, které právě projíždí kolem dotčeného domu. Kumulace dopravy v ranních a odoledních špičkách způsobuje i intenzivní vysokou a stálou hladinu hluku. Ta se v ranní špičce pohybuje mezi 5 - 6 hodinou ranní, tedy v době nočního klidu. Přestože byla doprava snížena z obvyklých 5-6 tis. vozidel/den na naměřených 1.912 vozidel/den, hladiny hluku z dopravy významně překračovaly povolené hodnoty hluku z dopravy. V dokumentaci Posuzování vlivu je napravdivá informace v bodu 3.: „*Záměrem nedojde k nadlimitnímu zatížení území dopravou, hlukem a emisemi*“.

Proto je na místě náš požadavek na aktuální měření dopravy v dotčené oblasti a modelace dopravy k roku 2025, kdy by mohlo být OC zprovozněno bez celé plánované komunikace Nová Zelená a se zohledněním probíhajícího prudkého rozvoje bytové výstavby v centru Kuklen.

5) VLIV NA ZDRAVÍ OBYVATEL (HLUK Z DOPRAVY A ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ)

Zpracovaná Hodnocení zdravotních rizik od společnosti DP Eco-Consult s.r.o. bohužel nevystupuje nestranně, snaží se obhajovat negativní vlivy stavby a bagatelizovat dopady na zdraví obyvatel.

Např. u naměřených hodnot B(a)P je zřejmé, že hodnoty během měření musely vyjít nad rámec zákonem stanovených limitů. Namísto nestranného postoje je zde široce vysvětlováno, že překročení těchto limitů je běžné a rozšířené v celé ČR.

Dokumentace uvádí: „*K navýšení BaP dojde cca u 18 referenčních bodů ležících v obytné zástavbě.*“ Následný komentář, že nárůst imisí bude minimální a počítá se s celkovým ponížením dopravy v lokalitě je absurdní, obzvlášť, když díky stavbě vzroste doprava na Pražské třídě min. o 20%.

U jiných látek, jejichž výskyt se vešel do stanovených norem, se obsírně dozvídáme o negativních důsledcích na zdraví obyvatel. U **karcinogenního benzo(a)pyrenu**, který stojí za výskytem astmatu u dětí, významně zvyšuje nemocnost dětí a úmrtnost na kardiovaskulární systém, poškozují DNA lidí a plod během prvního těhotenství matky, zvyšuje výskyt diabetu a způsobuje disfunkci ledvin nebo obezitu, se tyto informace ale nedozvídáme.

OC ovlivní negativně místa, kde jsou již nyní limitní hladiny benzo(a)pyrenu překročeny.

Negativní dopady na zdraví vlivem hluku jsou sice popsány, ale opět zde dochází k bagatelizaci, protože podle zhotovitele dojde vlivem dostavby ke snížení dopravy, a tím i snížení hladiny hluku, což je čistě spekulativní informace, která účelově počítá s tím, že návštěvníci budou využívat delší cestu po Pražské a nevyužijí Zelenou ulici.

Úplně v pozadí je dopad OC na hluk a imise z dopravy na Pražské třídě. Přitom v dokumentaci je uvedeno, že jedno z liniových zdrojů znečišťování ovzduší bude doprava, která povede přes Pražskou třídu směrem do centra.

POŽADUJEME OBJEKTIVNI MĚŘENÍ EMISÍ A HLUKU ZPŮSOBENÉHO DOPRAVOU.

6) VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

I nadále jsou pochyby o podchycení všech důsledků stavby OC na hydrogeologické poměry v území Změny ÚP m HK č. 177 a jejich přenos do navazujících území Kuklen. Provedená sondáž je nedostatečná, vsakovací poměry nejsou hodnoceny na kritické stavy (Q50, Q100). Povodí MLN je v oblasti Kuklen ohroženo záplavami v důsledku zvýšeného průtoku na Chaloupecké svodnici (nárůst zpevněných ploch).

7) OBCHÁZENÍ PODMÍNKY ZASTAVITELNOSTI ÚZEMÍ

V den projednání Změny ÚP č.177 (30.3.2010) bylo obyvatelům Kuklen slíbeno, že dokud nebude postavena komunikace Nová Zelená v celém svém úseku, nezačne se stavět. Představitelé Endety o této podmínce vědí od jejího zapsání u Změny ÚP č. 177.

Nyní se **snaží zpochybnit Usnesení ZM/2010/1901 – bod IV. 3. a snaží se povinnost výstavby této komunikace přehodit na Město HK.** Přitom právě komunikace Nová Zelená v celé délce zklidní stávající komunikaci (Zelenou ulici) a umožní pokračování výstavby i na zbývajícím území Změny ÚP č.177 – tj. i bytovou výstavbu, pod kterou Endeta vlastní také velkou část pozemků.

Takto to vypadá, že **investorovi o Kukleny a rozvoj této městské části vůbec nejde. Dostal se k velké ploše zemědělské půdy, kterou zastaví zbytečně naddimenzovanými halami OC a ty následně přeprodá zájemcům tak, aby docílil co největšího zisku.**

Investor vlastní také pozemky pod částí Změny ÚP č.177 severně od ulice Zelené a směrem k Pálenecké ulici. Zde je komunikace Nová Zelená nezbytná. Investor si však záměrně vybral tu část území, která půjde co nejrychleji a nejvýhodněji zpeněžit. K území si nevytváří vztah, ale potřebuje finančně zhodnotit nakoupenou zemědělskou půdu. U rozvoje na jiné části plochy Změny ÚP č.177 paradoxně uvádí, že mu chybí komunikace Nová Zelená pro rozvoj dotčeného území.

8) VLIV NA RÁZ KRAJINY

Chybí pořádná vizualizace objektu v krajině – pohled ze západní strany na město HK, polygon naprosto nevhodně ruší pohled na kostel Sv. Anny. Ze západní strany (Stěžírky, Charbuzice) je dosud nádherné panorama na kostely Sv. Marka ve Stěžerách, Sv. Anny v Kuklenách, chrám Sv. Ducha, Bílou věž i kostel Sv. Jana na Novém Hradci. Požadovali jsme, aby se vliv stavby na krajinu mohl posoudit podle řádně vizualizace.

Nesouhlasíme proto s tvrzením v bodě 7.: *„Navržený záměr nenaruší žádné urbanistické či architektonické hodnoty v území ani krajinný ráz.“*

Nejen nesmyslně vysoký polygon SO.07.02, ale celá stavba změní krajinný ráz a pohled ze západní strany. Bagatelizovat tuto skutečnost může jen ten, kdo nemá k místu vztah, ale má v něm pouze uložené investice.

Také nelze souhlasit s vypořádáním námitek v bodu 8.: Halvní idea návrhu záměru spočívá ve vytvoření novodobé formy archetypu velkého venkovního nákupního prostoru/tržišť. Areál je doplněn řadou moderních prvků – park, vodní plochy, rozdělení obchodů do dílčích segmentů místo jednoho obchodního centra, ...

Jaký je rozdíl mezi jedním obchodním centrem a monoblokem obchodů složených téměř v jeden kompaktní blok o délce několika stovek metrů a výšce vyšší než 15m? Stavba nemá nic společného s moderním pojetím urbanismu. Navíc svět již tyto areály na periferiích opouští jako škodlivé a spěje k návratu života do měst, do míst bydlení. Do krajiny vstupuje agresivně, necitlivě, brutálně a navždy změní ráz krajiny. Za pár desítek let se stane ostudným mementem při vjezdu do města ze západní strany. Zelená ulice nikdy nebyla průmyslovou částí města, ale vždy tu byly statky a drobné provozy řemeslníků. Zelená ulice je zelená díky zahradám a polím. Navažme na moudrost našich předků, kteří z pokolení na pokolení předávali kvalitní zemědělskou půdu, která je živila.

Tento megalomanský, zbytečný, architektonicky zastaralý a nevkusný projekt do zemědělské části města a na jeho periferii nepatří. Generuje dopravu a zhoršuje ŽP. Tato stavba nezapadá do krajiny a bude ji hyzdit. Navíc zde není zaručena trvalá udržitelnost. Záměrem investora je jednotlivé objekty rozprodat a tím jeho role v Kuklenách končí. Kdo zaručí vzhled, funkčnost a provoz objektu po dobu 20 – 50 let? Kdo zaručí, že zde za několik desítek let a možná i dříve nebudou ruiny nebo rozpadající se objekty?

Zásadně nesouhlasíme s absurdním závěrem: „Vzhledem k velkému množství dalších výškových technických staveb jak ve volné přírodě, tak i v městě Hradec Králové bude příspěvek záměru slabý.“ Toto tvrzení opět ukazuje na neúctu k místu a arogantní přístup ke krajině.

9) DALŠÍ NEJASNOSTI

- I. Po investorovi jsme **požadovali konkretizaci napojení MHD na OC**. Investor tvrdí, že možnost zavedení MHD (o kterou se v návrhu opírá a má řešit napojení OC s městem, aby byl snížen podíl automobilové dopravy) projednal s Dopravním podnikem města Hradce Králové s kladným stanoviskem. V příloze nebyla dohoda / vyjádření DP města HK zveřejněna, ale na konci dubna zastupitelé řešili, jak snížit rozpočet DP. Je velmi nepravděpodobné, aby v době, kdy DP hledá prostředky, jak ušetřit desítky milionů korun v rozpočtu, došlo k rozšíření sítě linek.

Investor neuvádí předpokládaný počet návštěvníků OC, kteří se budou do OC dopravovat MHD (o kterém ale město HK vůbec neuvažuje), či na kole (tzn. nebudou zatěžovat životní prostředí a nepřijedou autem). Pěšky je toto OC na periférii prakticky nedostupné!

Na druhou stranu je absurdní, aby na kraji města vyrostlo OC s jedinou variantou příjezdu – automobilem. V době, kdy se všechna moderní evropská města snaží radikálně snížit podíl automobilové dopravy, není normální, aby na okraji města vznikl obří komplex, kam se budou lidi dopravovat automobilem (a to nejen do OC, ale i do tzv. parku, který nebude s městem propojen jinou variantou.

- II. **Vliv světelného znečištění** investor vypořádal tím způsobem, že napsal: Celá koncepce venkovního osvětlení areálu je navržena tak, aby byl minimalizován nežádoucí světelný smog.

Jaké jsou však hodnoty světelného záření a o kolik se světelné znečištění v místě navýší, to uvedeno není. Největší svítivost mají světelné tabule / reklamní poutače. V dokumentaci není vůbec ubedeno, jak budou osvětleny a jakou svítivost budou vyzařovat. V dokumentaci dále není uvedeno, zda a jak budou nasvíceny samotné objekty.

- III. **Nebyly vypořádány požadavky na posouzení negativního ovlivnění obyvatel blízké zástavby nízkofrekvenčním hlukem z provádění stavby a ze stacionárních zdrojů hluku z provozu staveb záměru (bod 32.).**

Nebyl vypořádán požadavek na rozpracování opatření na ochranu stávající zástavby proti vlivu znečištění ovzduší generovaného prováděním stavby (bod 33.).

- IV. **Kolik objektů bude mít zelenou fasádu blízkou enviromentálnímu pojetí a kolik jich bude mít naopak barvu křiklavou, jak je prezentováno v kapitole Urbanistický a architektonický koncept záměru? Co je na sytě červené barvě fasády objektu SO.01 velkorysého, kromě toho, že hyzdí krajinu a nezapadá so současného zeleného ostrova Kuklen?**

Hluk a prašnost během výstavby Oc a dopad na okolní zástavbu – opět nebylo

vypořádáno.

- V. **Vodovodní řád a kanalizace** – přípojný body Zelená a Pražská. Zvládnou napojení?
V jakém jsou stavu? Jaká jsou jejich aktuální vyjádření?
- VI. **Stavba vyprodukuje 18 000 t skleníkových plynů za rok. Dopad stavby na ŽP je opět bagatelizován** přirovnáním k znečištění ovzduší traktorem, který tu dosud několikrát do roka na poli jezdí.

V Hradci Králové dne 25. 5. 2022.

Za **Spolek pro rozvoj Kuklen a Plačic**,
Markova 739/8, 500 04, Hradec Králové 4
IČ: 228 56 226

Radek Martinec, člen výkonného výboru