

Vyjádření k oznámení záměru ve zjišťovacím řízení

Podatel:

Mgr. Jan Rybář, PhD Mlitt
adresa

Krajský úřad Královéhradeckého kraje
odbor životního prostředí a zemědělství,
oddělení EIA
Pivovarské náměstí 1245
500 03 Hradec Králové

V Hradci Králové dne 1. 11. 2020

Vyjádření k oznámení záměru „Shopping park Nová Zelená a veřejný park Kukleny“

Odbor životního prostředí Krajského úřadu Královéhradeckého kraje zveřejnil dle zákona č. 100/2001 Sb. informaci o záměru Shopping park Nová Zelená a veřejný park Kukleny, který podléhá zjišťovacímu řízení dle citovaného zákona. V souladu s tímto zákonem podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru

nesouhlasné vyjádření.

Jsem vlastník nemovitosti (domu) na adrese xxx, Kukleny, a proto se mě tento záměr velmi zásadním způsobem dotýká.

Oznámení má následující nedostatky:

1. Záměr není v souladu s územním plánem a souvisejícími dokumenty. Pro změnu územního plánu č. 177 byla ustanovena podmínka, že *“do doby vydání ÚŘ na stavby v oblasti Změny ÚPmHK č. 177 bude dořešeno zkapacitnění napojení komunikace Nová Zelená na ulici Pálenickou”*.

Jak je možné snadno dohledat z řady dokumentů i mediálních výstupů, tento slib byl opakovaně potvrzen nejen v podmínkách změny ÚP, ale i politických prohlášení politiků a slibů občanům Kuklen.

Jiným slovy, podmínkou vzniku tohoto záměru je zprovoznění nové páteřní komunikace, která by odvedla dopravu z části Pražské třídy, což však překládaný materiál neobsahuje.

Závěr: Je tedy nezbytné záměr uvést do souladu s podmínkami změny ÚP v původním smyslu a tak ho i posuzovat z hlediska dopadů na životní prostředí.

2. Předložená dokumentace neobsahuje a ze své podstaty (viz bod 1) ani obsahovat nemůže **relevantní podklady pro posouzení dopadů na životní prostředí** v širším kontextu. S ohledem na to, že podmínkou uvedení tohoto projektu v život je jeho napojení na plánovanou komunikaci Nová Zelená, pro komplexní

posouzení dopadů je třeba modelovat dopady i pro její okolí. Velkou zátěží bude například pro okolí ulice, včetně Pálenecké a její napojení na Pražskou, ale i širší okolí. A je proto zcela nepřijatelné tyto dopady nezkoumat již v této fázi.

Závěr: Je zřejmé, že zejména pro Pražskou třídu a okolí ulice Zelená bude mít dramatické dopady, které je třeba posuzovat v kontextu cílového stavu, nikoliv stavu současného.

3. Dokumentace předpokládá výrazné navýšení provozu na Pražské - a to i pro stávající stav (bez vzniku Nové Zelené). Další navýšení provozu na Pražské je z hlediska občanů i obecného fungování města nepřijatelné. I v současnosti je Pražská neúměrně zatížena dopravou a s tím souvisejícím hlukem a znečištěním.

Dokumentace předpokládá, že *“výsledný předpokládaný počet vozidel, který vygeneruje nový SHOPPING PARK je 7 966 vozidel/den, ... Ze všech cest s cílem v novém SHOPPING PARKu se předpokládá, že 28 % jich povede z centra po Pražské... K nejvyšším nárůstům intenzit dochází obecně na celé ulici Pražská. Ve směru ke Koruně se jedná o nárůst 3 až 11 % oproti současnému stavu, v úseku k silnici I/11 a křižovatce Bláhovka se jedná o 30 až 40 %.”* (citace z předkládaného dokumentu).

Závěr: Je nezbytné záměr uvést do souladu se zájmy občanů v okolí a namodelovat dopady na životní prostředí v oblasti dopravy.

4. Chybí relevantní dopravní studie. I když odhlédneme od bodu 2 (nezbytnost posuzovat záměr v kontextu budoucích dopravních staveb), stávající dokumentace záměru neobsahuje dostatečné zhodnocení dopravy, stávajících a budoucích dopravních toků.

Materiál například uvádí, že: *“Intenzity dopravy na stávající ulici Zelená nebudou vyšší než v současném stavu, což bude z velké části způsobeno zprovozněním D11 kolem Hradce Králové, které přináší přesun intenzit ze Zelené na ulici Pražskou v úseku Zelená – I/11. Druhým faktorem je zavedení návrhu opatření na zklidnění této komunikace...”*

Tyto pasáže z hlavního dokumentu upřesňuje studie Dopravně inženýrské podklady pro „SHOPPING PARK NOVÁ ZELENÁ“, která je samostatnou přílohou dokumentace. Jak je patrné z přiložené ilustrace, též implikuje, že v ulici Zelená dojde ke zklidnění dopravy, dílem *“pomocí dopravní značky „zóna 30“ spolu se zpomalovacími prahy minimálně na vjezdech do této oblasti”*.

Pro laiky je často nesnadné správně interpretovat složité dopravní modely, v tomto případě je však i laické zpochybnění závěrů zcela možné, ba nezbytné.

Předkladatelé implikují, že řidiče mířící od města po Pražské do obchodního centra odradí prahy a zóna 30, a nerozhodnou se tedy zkrátit si cestu přes Zelenou. A raději zvolí mnohonásobně delší a pomalejší trasu ke kostelu, na komunikaci 11 a až z ní pojedou do nákupního centra. Tento předpoklad se i nepoučenému pozorovateli musí

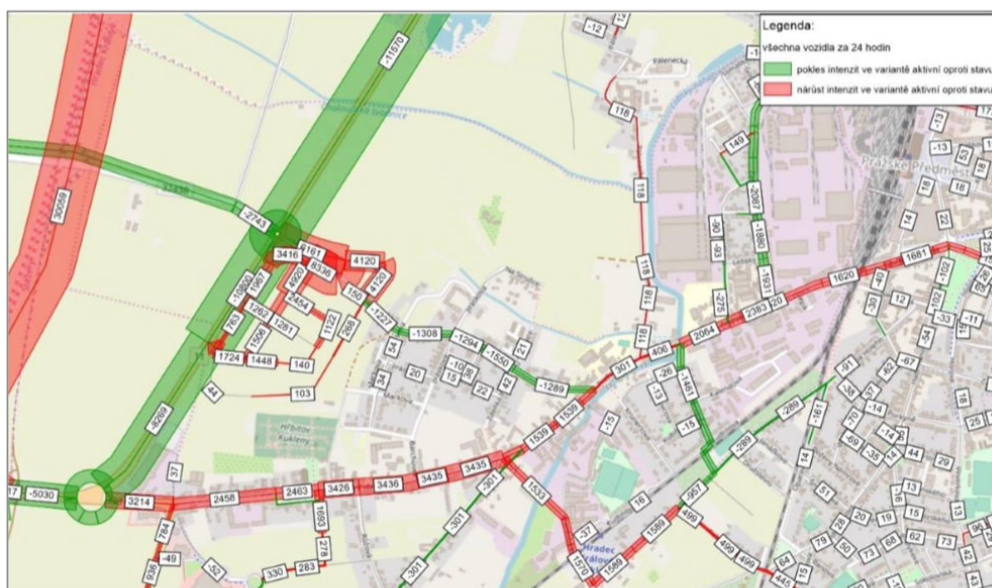
jevit poněkud zvláštní, či spíše zcela nereálný, což vyvolává řadu otázek o kvalitě zpracování předkládaných materiálů.

Ilustrace: výňatek ze studie Dopravně inženýrské podklady pro „SHOPPING PARK NOVÁ ZELENÁ. Předpokládá snížení dopravy v Zelené, což je závěr vyvolávající pochybnosti veřejnosti

VÝSTUPY Z MODELU DOPRAVNÍ PROGNÓZY

Po výpočtu zatížení byly pro současný stav i návrhovou variantu vytvořeny kartogramy intenzit, které zobrazují zatížení silniční sítě ve formátu [všechna vozidla / lehká nákladní vozidla (do 3,5 t) / ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t)] za 24 hodin

Celková změna intenzit v roce 2023 oproti stavu k roku 2019 pro tuto variantu je zobrazena na následujícím obrázku. V tomto rozdílu je zahrnut nejen vliv SHOPPING PARKU, ale i vliv zprovoznění dálnic a celkového nárůstu intenzit dopravy do roku 2023.



Obr. 9. Rozdíl varianty „zóna 30“ k roku 2023 oproti variantě stavu k roku 2019

Vedle výrazného přesunu intenzit ze silnice I/11 na dálnici D11 dochází k poklesu intenzit na ulici Zelená a k nárůstu vozidel na ulici Pražská.

Závěr: Je tedy naprosto nezbytné podrobit dopravní závěry přezkoumání a pokud se prokáže jejich nedostatečná kvalita, bude třeba provést dopravní výzkum znovu a tak, aby opravdu reflektoval situaci a mohl být pokladem pro další posuzování dopadů na životní prostředí.

Celkový závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům oznámení jsem přesvědčený, že záměr není možné za stávajícího stavu realizovat a jeho dopady na životní prostředí je nutné posoudit v plném rozsahu podle zákona 100/2001.

S pozdravem,

Jan Rybář, PhD, MLitt