

Krajský úřad Olomouckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
Jeremenkova 40a
779 11 Olomouc

Ing. Pavel Burša
Tylova 1787/20
796 01 Prostějov

ID DS 82if6v6

V Prostějově 21. 5. 2013

Č.j. KUOK 41227/2013
Sp.zn. KÚOK/40308/2013/OŽPZ/7627

Věc : podání vyjádření k záměru „Galerie Prostějov“ – záměr OLK648

Po prostudování zveřejněné dokumentace podávám v souladu se zákonem níže uvedené vyjádření k uvedenému záměru z důvodu, že některá tvrzení v podaném oznámení záměru jsou lživá, některá bagatelní a některé skutečnosti záměr vůbec neřeší.

Ačkoliv jde o evidentně doplněné podání původně evidované už pod záměrem OLK632, nový záměr se snaží proti minulému zpracování působit líbivěji a potencionální rizika se snaží řešit až v době realizace stavby místo v době její přípravy.

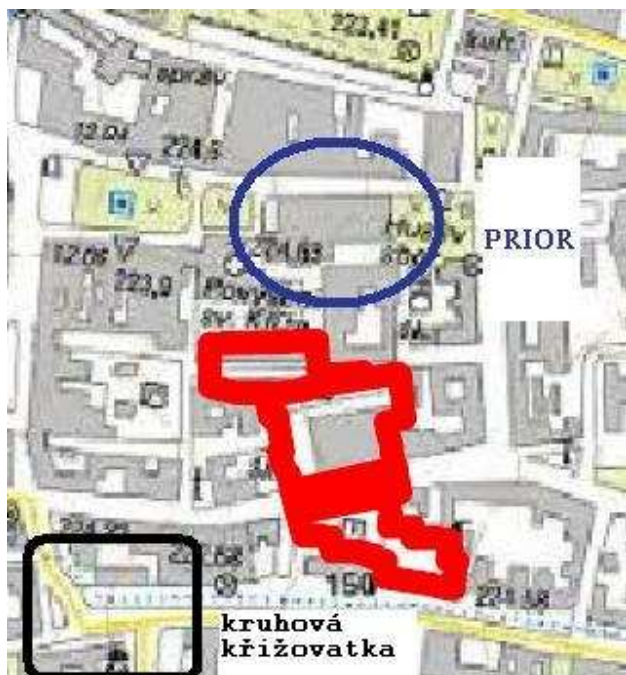
Přehled hlavních připomínek

- a) kumulace vlivů v oblasti
- b) rozšíření záměru o tržnici
- c) robustnost stavby a městská památková zóna
- d) problematika parkování
- e) chyba dokumentace cyklostezka Komenská

a) Kumulace vlivů v oblasti

V části textu ***B.I.4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry*** se uvádí: „Ke dni vypracování tohoto oznámení není z veřejně dostupných zdrojů zřejmé, že by v blízkém okolí posuzovaného záměru byla ve fázi přípravy další stavba, kterou je třeba posuzovat dle zákona č. 100/2001 Sb. Plocha pro konání trhů je součástí řešené stavby. Kumulace vlivů s jinými záměry se tedy nepředpokládá. Nelze vyloučit, že ke kumulaci s jinými stavbami dojde, ale ty nejsou v tuto chvíli zjištěné z veřejně dostupných zdrojů.“ ...

Jde o zásadní zkreslení situace. Jak se dá jednoznačně doložit, v této části města v současné době jsou realizovány či se nacházejí v době přípravy stavby 2 stavby. První stavba je kompletní rekonstrukce obchodního domu PRIOR , kde se prodejní plocha rozšíří z 4000 m2 na 8000 m2. O tom, že je tato stavba investorovi známa svědčí např. http://prostejovsky.denik.cz/zpravy_region/galerie-prostejov-a-zlata-brana-nespolupracujeme-spolu-tvrdivk-20140418.html . Jde o stavbu nacházející se v těsné blízkosti (100m) od navrhované Galerie. Tato kompletní rekonstrukce bude hotova k 11/2013 a tedy i její vliv provozu je nutno zapracovat do dokumentace k Galerii, protože dojde jak ke kumulaci dopravy, sdílení prostoru parkování v rámci centra města a koneckonců je to i otázka odůvodnění rozsahu Galerie, zda je její velikost a rozsah vůbec pro centrum města obhajitelný.



Druhou zásadní stavbou je plánovaná přestavba křižovatky na Poděbradově náměstí na křižovatku kruhovou blíže informace třeba zde <http://www.vecernikpv.cz/co-se-stalo/zpravodajstvi/2257-rondel-ve-tvaru-elipsy-zmeni-cele-podebradovo-namesti> . Tato křižovatka zásadně změní dopravu na jediné v záměru předkládané variantě přístupové komunikaci z ulice Wolkerova.

První stavba (OD PRIOR) svým zdvojnásobením prodejní plochy zvýší úroveň stavu výchozích hodnot vůči kterým se stavba Záměru má porovnávat. V kumulaci Záměru společně s rekonstrukcí stavby OD PRIOR dojde nepochybně ke kumulaci vlivu na stav kvality ovzduší (PM10, NO2, hluk atd.) tak i na takové méně měřitelné hodnoty, jako je kvalita bydlení v této oblasti a Záměr tuto kumulaci vůbec neřeší.

Druhá stavba (kruhová křižovatka Poděbradovo náměstí), se projeví při neklesající úrovni motorizace avizovanou pravděpodobnou nemožností přetnout oblast mezi 2 kruhovými křižovatkami světelně řízenou křižovatkou a spolu s neřešením například MHD to může způsobit koncentrací vjezdu i výjezdu z ulice Wolkerova velké obtíže.

b) Rozšíření záměru o tržnici

oproti záměru OLK632 byla do záměru dokonponovaná stavba městské tržnice. B.I.6. Popis technického a technologického řešení záměru ...Plocha současné tržnice mezi kostelem Povýšení sv. kříže, finančním úřadem a plánovanou Galeríí je řešena jako součást realizace záměru Galerie.

Tomuto rozšíření funkčnosti Záměru proti původnímu záměru OLK632 nejsou vůbec přizpůsobeny výpočtové tabulky dostupnosti, parkovacích míst, vliv na životní prostředí a vztah k dalším stavbám či otázka její přístupnosti jak pro návštěvníky tak i či prodejce.

Došlo tedy proti záměru OLK632 pouze k textovému rozšíření záměru, ale nedošlo k absolutně žádné změně výpočtových tabulek a posouzení kumulativních vlivů obchodního centra a tržnice na životní prostředí.

c) Robustnost stavby

Stavba, jak je uvedena na situačním nákresu záměru, **se evidentně svým umístěním nejméně z 2/3 celkové plochy nachází v městské památkové zóně.** Přitom jak se uvádí v oznámení záměru, objekt má nepravidelný půdorys s vnějšími rozměry cca 160x120 m (to odpovídá ploše 3 fotbalových hřišť vedle sebe).

To představuje předpokládané objemy odpadů: demolice 3500 m³, výkopy 151500 m³, to je v součtu cca 155000 m³. (strana 18 oznámení záměru) . Toto množství má být odváženo cca 11500 nákladními auty po dobu cca 210 pracovních směn v časovém rámci 10 hodin denně. Celkem má být přepraveno cca 264 400 tun materiálu v oblasti městské památkové zóny.

Není přesně specifikována trasa zejména v rámci blízkosti stavby v městské památkové zóně, kudy se těch cca 11500 nákladních aut bude pohybovat – jen se určuje obecně : směr staveniště – Wolkerova – Dolní – Kralická – Průmyslová – silnice č. II/46 - silnice č. II/45 – silnice č. II/55 – (Krčmaň) Olomoucká – Náves – obslužná komunikace – pískovna/skládka, a zpět a vliv dopravy v průběhu stavby a její rizika a konkrétní opatření k jejich ošetření.

Minimálně 2/3 kubatury stavby se nachází přímo v městské památkové zóně a není jednoznačně zpracován vliv pohybu tisíců nákladních automobilů v dané lokalitě a současně vliv stavební jámy o hloubce cca 10-11 m pouhých 10-20 od hlavního kostela Povýšení svatého kříže.

Stavba Galerie vlivem vyššího stavu podzemní vody může zásadně působit přes hydrogeologické jevy na okolní stavby. Záměr se s tímto vlivem vod nijak závazně nevypořádává či je bagatelizuje (...V důsledku vzduť, resp. poklesu hladiny podzemní vody oproti dosavadnímu stavu, by mohly být částečně ovlivněny základové poměry blízkých objektů v centru města a vzduť hladiny by pak vlivem kapilárního vztlínání mohlo docházet ke zvlhčení jílovitých zemin v nadloží štěrku, jež jsou při nasycení vodou nestabilní a rozbídné. Poklesem hladiny by naopak mohlo docházet ke snížení pórových tlaků a následným objemovým změnám a sedání nadloží).

Dalším negativním vlivem stavby mimo sedání či zvlhčování okolních staveb může být působení stavby přenosem vibrací přes vodní hladinu na nepropustné vrstvě jílu. V této oblasti byly v minulém období prokazatelně zjištěny 2 škody na nemovitostech při podstatně méně náročných stavbách a tato rizika nejsou v Záměru jednoznačně ošetřena.

d) Problém parkovacích míst

Výpočet parkovacích míst je v projektu definován takto : Výpočet dopravy v klidu. Výpočet minimálního počtu parkovacích stání dle ČSN 73 6110: $N = OO * ka + PO * ka * kp$, - $ka = 1,25$ pro stupeň automobilizace 1:2,12-2,21 pro r. 2025 (zdroj: Dopravní průzkum města Prostějova nebo Zásady dopravní politiky města Prostějova a dopravní studie viz výše), - $kp = 0,4$ (skupina 2C) , - $OO = 0$ (pro navržený účel stavby se odstavná stání nenavrhují) , - $PO = 17.000 \text{ m}^2$ (prodejní plocha) / 20 m^2 na 1 stání (plnosortimentní nákupní centrum nad 10.000 m² prodejní plochy) + 250 m^2 (kanceláře pro správu centra) / 35 (administrativa s malou návštěvností) = $850 + 7 = 857$

$$N = OO * ka + PO * ka * kp = 857 * 1,25 * 0,4 = 429$$

Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. musí být z celkového počtu navržených stání vyhrazeno 10 stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Dále nejméně 1%, tj. 5 stání z celkového počtu musí být vyhrazeno pro osoby doprovázející dítě v kočárku. Navržený počet stání: 2. PP – 356, 1. PP – 75, CELKEM 431 (vyhovuje ČSN 73 6110).

Výpočet vyhovuje zdánlivě jen pro nově budovaný záměr bez započtení aktuálního výchozího stavu a nyní dokonce vůbec neobsahuje výpočet parkovacích míst pro obsluhu a nově i návštěvníky tržnice.

Záměr uvádí jednoznačně zavádějící tvrzení o tom, že město nepožaduje náhradu parkovacích míst (Vzhledem k tomu, že: parkovací stání mezi ulicemi Wolkerova/Komenského nejsou součástí aktuálního systému řešení parkování ve městě a město Prostějov ani územní plán nepožaduje náhradu za rušená parkovací stání u Finančního úřadu (ulice Křížkovského), neobsahuje výpočet dopravy v klidu náhradu za výše uvedená parkovací stání.

Je doložitelné, že územní dokumentace pro tento záměr dosud není dokončena. V současné době je rozhodnuto o tvorbě Regulačního plánu upravující jednoznačně limity pro toto území, tvorba Regulačního plánu je přerušena a žádné rozhodnutí města Prostějov o nepožadování náhrady neexistuje. Zpracovaný záměr zejména v otázce zabezpečení parkovacích míst v dané lokalitě počítá s tím, že budou zrušeny současné parkovací plochy v prostoru záměru na ulicích Wolkerova, Komenského a u Finančního úřadu (celkem cca 145 stání). Tato parkovací místa nebudou nahrazena a tedy se zhorší vliv na životní prostředí v této oblasti.

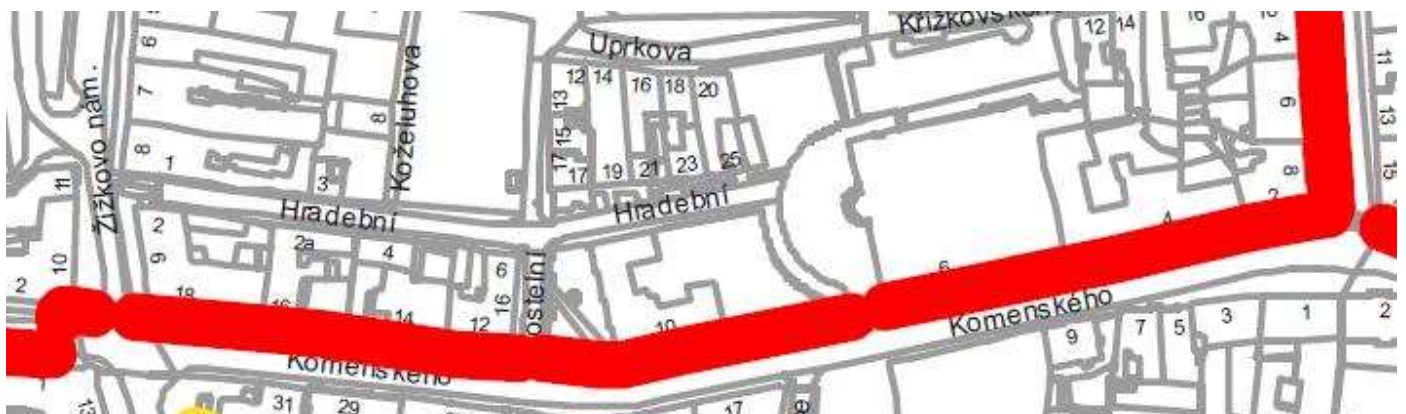
Je to v hrubém rozporu s požadavkem města na řešení dopravy v klidu. Zrušením 2 významných ploch pro parkování v celé řešené oblasti zásadně ubude možnost parkování. Jen pro ilustraci těch 145 zrušených současných parkovacích ploch činí 1/3 uvažovaných ploch jen podle ČSN 73 6110.

Realizací Galerie podle navrženého záměru tedy v celé uvedené oblasti dojde k narušení činnosti dopravy v klidu a bude to mít zásadní vliv na základní funkce města. Není řešen dopad na majetek města a základní funkce města pro jeho občany, návštěvníky či dojíždějící zaměstnance. Není řešena náhrada výpadku podstatného množství parkovacích míst u FÚ, pobočky ÚP distribuující sociální dávky a odboru dopravy MPP a absolutně není řešena dopravní obsluhy zamýšlené tržnice.

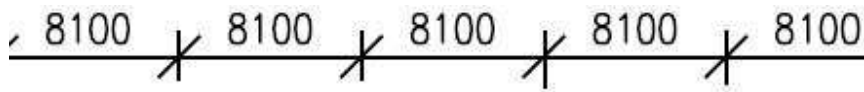
e) Chyba dokumentace cyklostezka na ulici Komenská

Záměr, tak jak je představen, vůbec neřeší vliv stavby na existenci jedné z hlavních páteřních tras městské cyklostezky na ulici Komenská.

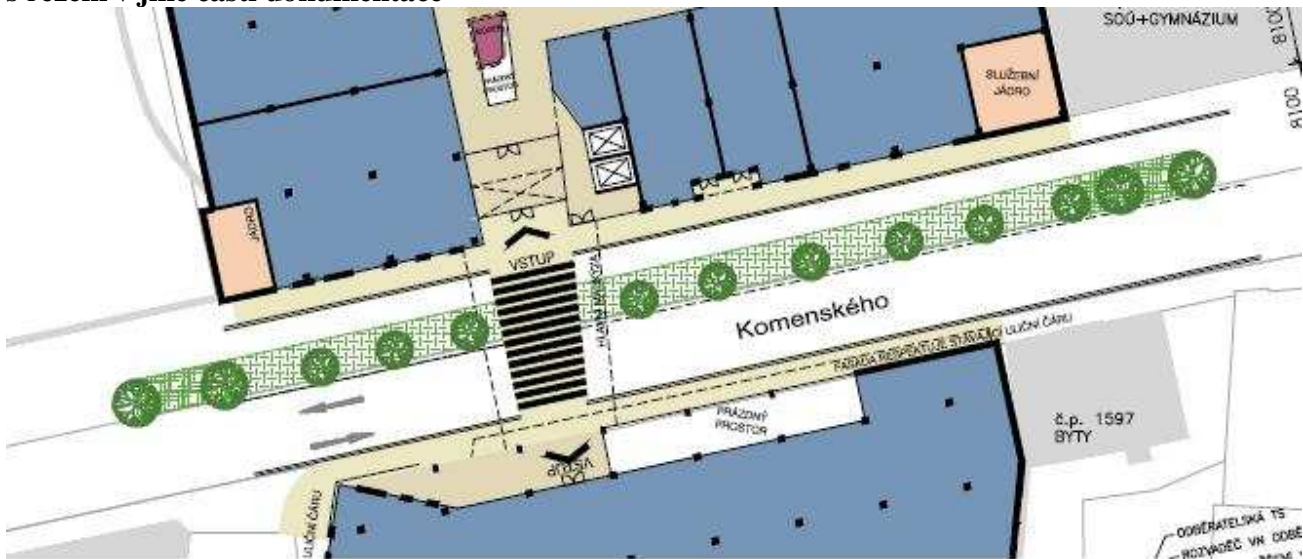
Doložit to lze neexistencí této cyklostezky jak v textovém popisu, tak zjevným ignorováním její existence v grafickém znázornění řezu stavbou. Podle tohoto záměru by hlavní vchod do galerie mezi propojením dvou částí umístěných na ploše bývalého KASC a bývalé sodovkárny na ploše Komenská x Wolkerova měl ústít přímo na hlavní cyklostezku!!



Řez ulicí Komenskou s úplně jinou řešenou stavebně-technickou situací, než je znázorněna v dalším nákresu v příložené dokumentaci !!!



Nákres řešení propojení Galerie ulice Komenská nerespektující existující cyklostezku a je v rozporu s řezem v jiné části dokumentace



I v této vizualizaci chybí existující cyklostezka na ulici Komenského přetínající frekventovaný hlavní vchod!!!



Navrhuji tedy v rámci posuzování záměru vzít na vědomí výše identifikované problémy a navrhnout dopracovat do dokumentace v průběhu posuzování stavby případně i variantní řešení respektující připomínky:

A) Vliv stavby Galerie v městské památkové zóně na jiné stavby

V oblasti **robustnosti stavby v části stavby nacházející se v městské památkové zóně** - tedy cca linie stavby stará tržnice x Komenská a s tím vyvolaného vlivu na okolní stavby o velikosti stavební jámy v hloubce 10 m **omezit hloubku stavby** (...může příslušný úřad navrhnout zpracování variant řešení záměru, které se zpravidla liší umístěním, kapacitou, použitou technologií či okamžikem provedení, jestliže je jejich provedení prokazatelně účelné a z technických hledisek možné. ...) **jen na úrovni 1.PP.**

Tím dojde prokazatelně k omezení nežádoucích vlivů stavební jámy o navržených rozměrech cca 160 x 120 a hloubce 10 m na hydrogeologické jevy a tím dojde současně k omezení množství přepravovaných hmot a snížení nežádoucího vlivu provozu cca uvažovaných 11500 nákladních automobilů v městské památkové zóně.

B) Zpracování závazné etapizace stavby tak, aby bylo v průběhu stavby zajištěno náhradní parkování

Určit ve variantním řešení jednoznačnou etapizaci stavby tak, aby po celou dobu stavby bylo vyřešeno náhradní parkování pro minimálně 145 parkovacích míst, které současná stavba bez náhrady ruší.

Zveřejněný záměr totiž tuto pro město velice nutnou součást funkce města vůbec neřeší. Protože vlivem okolní zástavby se jakékoliv další vhodné místo pro náhradu nedá vytvořit, je nutno tomuto přizpůsobit jednoznačně etapy výstavby tak, aby na určeném místě cílové stavby byla po dobu realizace první části stavby vytvořena náhradní plocha pro zabezpečení funkcí města a to obsluhy Finančního úřadu, Úřadu práce a odboru dopravy MPP, kde je právě současné parkoviště bez náhrady rušeno.

C) Udržet kvalitu životního prostředí zapracováním povinné náhrady rušených parkovacích míst

Vypracovat variantní řešení celého záměru tak, aby variantní záměr v sobě zapracoval k výpočtu potřeb parkovacích míst samotné Galerie v metodice dle ČSN 73 6110 i prokazatelnou náhradu právě rušených 145 parkovacích míst.

Ty jsou skutečně nutné pro chod a činnost města (zejména pro bezprostřední blízkost okresního finančního úřadu, úřadu práce, nově i tržnice a magistrátního odboru dopravy pro bývalý okres, které byly obsluhovány zejména právě rušeným parkovištěm u Finančního úřadu, které záměr bez náhrady ruší). To lze dosáhnout jak snížením robustnosti a velikosti nadzemní stavby v oblasti městské památkové zóny, tak případným kvalitnějším řešením využití plochy mimo oblast městské památkové zóny v oblasti Komenská x Wolkerova.

D) Variantní řešení dopravy z důvodu umístění vjezdu a výjezdu z Galerie mezi 2 kruhové křižovatky

Vypracovat variantní řešení způsobu navedení dopravy do obchodního centra, které je v návrhu směřováno do jednoho uzlu na jednu z nejzatíženějších ulic města ulici Wolkerova na způsob, jak byl touto společností předložen v soutěži o nejlepší záměr zástavby toho území v roce 2008.

Městský silniční okruh ve městě jako dvoupruhová komunikace vykazuje v současné době intenzitu dopravy na hranici stávající výkonnosti provozu strategických křižovatek. Připravuje se rekonstrukce křižovatky Peterské náměstí na okružní s napojením na ulice Sádky, což vhodně zapadá do projektovaného záměru. Wolkerova ulice se nachází v oblasti složitější dopravní zóny. Doporučuje se rozložit dopravní zátěže produkované centrem rozloženy na více distribučních uzlů. Přístup z Wolkerovy ulice je vhodný, výjezd ze stejného místa nevhodný. Navrhuje se výjezd do ulice Komenského z důvodu větší přehlednosti na výjezdu při možnosti pravého i levého odbočení. Kromě toho se nezatíží stávající křižovatka Komenského - Na Spojce, kde by vznikla složitější dopravní situace v místě, kde se nachází pěší tah a hlavní vstup do nově navrhovaného objektu. Dle výsledků aktuální dopravní studie společnosti UDIMO je výjezd na ulici Komenského při navržené kapacitě funkční.

Cílem je tedy více diverzifikovat dopravu tak, aby do způsobu odvádění dopravy z nákupního centra byla zapojena i kruhová křižovatka u ulice Sádky a odtamtud do ulic Dolní či Újezd či ulici Wolkerova.

Mimo pro mne výše uvedených zásadních připomínek **upozorňuji krajský úřad na to**, že při porovnání textu záměru Galerie Prostějov v té věci už jedenkrát úřadu předloženého pod OLK632 a nyní skoro celého stejného pod OLK648 ve všech základních tvrzeních a výpočtových tabulkách, **se v textu záměru objevily upravené formulace záměrně zmírňující povinnosti investora a přesun řešení otázek stavby na životní prostředí z fáze přípravné do fáze realizace či je vědomě neřeší.**

Doložit to lze konkrétně například tvrzeními Záměru podle oznámení OLK632 a OLK648:

OLK632: „Před zahájením realizace musí být tato informace ověřena fyzickou prohlídkou všech sousedících staveb nebo staveb, na které může realizace mít vliv ...“.

OLK648: „V dalších fázích přípravy bude tato informace ověřena fyzickou prohlídkou všech sousedících staveb nebo staveb, na které může realizace mít vliv.“

OLK632: Náhrada za stávající parkoviště bude vytvořena v podzemí Galerie Prostějov - celkem 430 stání.

OLK648: Vzhledem k tomu, že parkovací stání mezi ulicemi Wolkerova/Komenského nejsou součástí aktuálního systému řešení parkování ve městě a město Prostějov ani územní plán nepožaduje náhradu za rušená parkovací stání u Finančního úřadu (ulice Křížkovského), neobsahuje výpočet dopravy v klidu náhradu za výše uvedená parkovací stání.

OLK632: „Výstavbou vzniknou v území kapacitní dopravní problémy, které minimalizuje organizace dopravy dle této studie“

OLK648: „Výstavbou by mohly vzniknout v území kapacitní dopravní problémy, jejich možný vznik minimalizuje organizace dopravy dle této studie.“

OLK632: „Oznamovateli ani zpracovateli oznámení není známo, že by se v blízkosti posuzovaného záměru připravovala další stavba. Kumulace vlivů s jinými záměry se tedy nepředpokládá.“

OLK648: „Ke dni vypracování tohoto oznámení není z veřejně dostupných zdrojů zřejmé, že by v blízkém okolí posuzovaného záměru byla ve fázi přípravy další stavba, kterou je třeba posuzovat dle zákona č. 100/2001 Sb. Plocha pro konání trhů je součástí řešené stavby. Kumulace vlivů s jinými záměry se tedy nepředpokládá. Nelze vyloučit, že ke kumulaci s jinými stavbami dojde, ale ty nejsou v tuto chvíli zjištělné z veřejně dostupných zdrojů.“

Zejména toto poslední tvrzení ohledně vlivu další stavby je manipulativní, protože z výskytu jiné stavby v kumulativním působení vylučuje všechny ty, co nepodléhají posuzování podle č. 100/2001 Sb.. Což ovšem neznamená, že stavbu OD PRIOR o prodejní ploše 8000 m² prodejní plochy (<http://www.zlata-brana.cz/>), spolu s realizací Galerie pouhých 100m od OD PRIOR (<http://www.manthellan.cz/>) není nutno posuzovat v jednom kontextu.

Právě zejména kumulace 2 významných obchodních center v městské památkové zóně, v místech s historicky danou uzavřenou architekturou centra města svázaného vnitřním okruhem, s absolutním nedostatkem parkovacích míst už nyní, místem s komplikovanou dopravní obsluhností danou omezenou kapacitou vnitřního okruhu, vytížeností stávajících křižovatek, Záměrem třeba vůbec neřešenou MHD a ignorující probíhají a pro město důležitou cyklostezku přímo před hlavním vchodem do Galerie spolu s nemalými negativním vlivy dopravy v průběhu stavby (11500 naložených nákladních automobilů), vytváří požadavek na velice kvalitní zpracování Záměru reagujícího na všechny známé vlivy.

Stávající záměr, tak jak je představen pod OLK648, bohužel má zásadní projektové nedostatky (doprava, parkování, neřešení kumulace s OD PRIOR), řadu důležitých kroků místo z fáze přípravné přesouvá do fáze realizační a v Záměru se nevypořádává s řadou potencionálních rizik (vibrace, spodní voda) a proto navrhuji jeho dopracování s ohledem na veškerá výše uvedená vyjádření.

S pozdravem Ing. Pavel Burša