

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

-/-

Č. j.:

MHMP 1872766/2024

Sp. zn.:

S-MHMP 1412142/2024 OCP

Vyřizuje/tel.:

Václav Linda

236 005 911

Počet listů/příloh: **28/0**

Datum:

17.10.2024

Závěr zjišťovacího řízení

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“) jako příslušný úřad podle § 22 písm. a) a § 23 odst. 10 písm. a) 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 změn (dále též „zákon“), po provedeném zjišťovacím řízení došel podle § 7 odst. 5 zákona k následujícímu závěru:

Záměr „Vltavská filharmonie“ může mít významný vliv na životní prostředí, a proto podléhá posouzení podle zákona.

Oznamovatel je tak podle § 8 odst. 1 zákona povinen na základě oznámení, vyjádření k oznámení a tohoto závěru zajistit zpracování dokumentace osobou k tomu oprávněnou podle § 19 zákona. Dokumentace musí obsahovat náležitosti uvedené v příloze č. 4 k zákonu a musí být zpracována se zohledněním současného stavu poznatků a metod posuzování a případných výsledků jiných environmentálních hodnocení podle příslušných právních předpisů.

Z provedeného zjišťovacího řízení vyplynulo, že v dokumentaci je vhodné uvést následující informace:

1. Přehled zvažovaných variant dopravního napojení záměru na stávající dopravní síť a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí.
2. Dopravně inženýrské podklady popisující stávající situaci včetně kapacitního posouzení dotčených křižovatek, stav v období výstavby záměru, stav po zprovoznění záměru

a výhledový stav po naplnění území podle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále též „ÚP SÚ hl. m. Prahy“).

3. Výsledek prověření možného využití alternativního způsobu dovozu a odvozu stavebních materiálů ze staveniště.
4. Popis stávající kvality ovzduší v území a vyhodnocení vlivu záměru na jeho kvalitu, a to pro období výstavby záměru, stavů po zprovoznění záměru a výhledových stavů po naplnění území podle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.
5. Návrh opatření k minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na ovzduší, a to jak pro období provozu, tak pro fázi výstavby záměru.
6. Vyhodnocení vlivů záměru na akustickou situaci v území, a to pro období výstavby záměru, stavů po zprovoznění záměru a výhledových stavů po naplnění území podle Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.
7. Na základě výsledků akustické studie zpracovaný návrh opatření ke snížení případného akustického zatížení území způsobeného realizací a provozem záměru.
8. Posouzení vlivů na veřejné zdraví.
9. Vyhodnocení vlivů na klima včetně přehledu mitigačních a adaptačních opatření.
10. Vyhodnocení vlivů na denní osvětlení a oslunění sousedních objektů.
11. Posouzení rušivého osvětlení s tím, že při návrhu světelných zdrojů bude mj. postupováno v souladu s Metodickým pokynem Ministerstva životního prostředí č. j. MZP/2023/710/2146 ze září 2023.
12. Hodnocení vlivů závažných zásahů na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
13. Vyhodnocení ovlivnění podzemních a povrchových vod při realizaci stavby i při jejím užívání a případná navrhovaná opatření včetně posouzení teplotního ovlivnění povrchových vod ve vodním toku Vltava vlivem provozu záměru.
14. Inženýrskogeologický průzkum.
15. Hydrogeologický průzkum.
16. Vyhodnocení vlivů na kulturní památky se zřetelem na skutečnost, že záměr se nachází v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze a na území nárazníkové zóny statku světového dědictví "Historické centrum Prahy".

17. Zohlednění všech relevantních připomínek uplatněných ve vyjádřeních k Oznámení záměru, spolu s jejich přehledným vypořádáním.

Ve smyslu § 8 odst. 1 zákona stanovuje příslušný úřad počet dokumentací pro předložení na 1 vyhotovení v listinné a elektronické podobě.

Identifikační údaje:

Název záměru:

Vltavská filharmonie

Kód záměru v informačním systému EIA:

PHA1223

Oznamovatel:

Hlavní město Praha, IČO: 00064581, se sídlem Mariánské náměstí 2/2 110 01 Praha 1
oprávněný zástupce: EKOLA group, spol. s r.o., IČO: 63981378, se sídlem Mistrovská 4/558,
108 00 Praha 10

Oznámení:

zpracovatel: EKOLA group, spol. s r.o., vedoucí projektu: Ing. Libor Ládyš – držitel autorizace
ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona
datum zpracování: červenec 2024

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 zákona:

Záměr spadá dle § 4 odst. 1 písm. c) zákona do bodu č. 108 „Záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od stanoveného limitu – 5 ha“ a do bodu č. 118 „Tematické areály na ploše od stanoveného limitu; krematoria – 2 ha“ kategorie II dle přílohy č. 1 k zákonu.

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je výstavba souboru staveb Vltavské filharmonie, který se skládá z celkem šesti následujících stavebních objektů:

- Nová stavba S1 Budova filharmonie a areálová infrastruktura
- Nová stavba S2 Tunel na nábřeží Kapitána Jaroše
- Nová stavba S3 Nábřeží
- Nová stavba S4 Veřejná dopravní a technická infrastruktura
- Nová stavba S5 Metro a ochranný systém metra (dále též „OSM“)
- Nová stavba S6 Viadukt

Rozsah řešeného území (bez zahrnutí plochy pro zařízení staveniště a staveništní přístupové komunikace), včetně souvisejících přeložek technické infrastruktury a nového dopravního napojení, vč. realizace tunelového úseku pro automobilovou dopravu na nábřeží Kapitána Jaroše, realizace nového vestibulu metra Vltavská a přeložek tramvajových tratí, je 99 890 m². Rozsah řešeného území vč. zahrnutí ploch pro zařízení staveniště a staveništní přístupovou komunikaci je 150 078 m². Vytápění záměru bude řešeno zejména dálkovým rozvodem tepla,

tepelnými čerpadly voda-vzduch a voda-voda, které budou napojeny na čerpací a vypustnou komoru pro technologickou vodu v rámci nábřeží.

Součástí záměru je 200 parkovacích stání pro osobní automobily (dále též „PS“) v podzemních garážích a 5 PS K+R při ul. Bubenská.

Umístění:

kraj: Hlavní město Praha
obec: hlavní město Praha
městská část: Praha 7
katastrální území: Holešovice

Předmětné území navazuje na velké rozvojové území Holešovice – Bubny – Zátory, ležící v holešovickém meandru Vltavy a v těsné blízkosti historického centra.

Ve stávajícím stavu tvoří území především dopravní uzel, a to jak pro automobilovou dopravu, tak pro pražskou městskou hromadnou dopravu, zároveň se jedná o klíčový uzel z hlediska bezmotorového (pěšího a cyklistického) provozu v rámci celoměstských vazeb. Na jižní straně lemuje území koryto řeky Vltavy, na západní straně těleso ústí severojižní magistrály a pokračující ulice Bubenská. Na východě tvoří hranici Negrelliho viadukt, na který navazuje kolejiště nádraží Praha-Bubny. V severní části území je situována zastávka metra C Vltavská (nadzemní i podzemní část vestibulu) a stejnojmenná zastávka tramvaje. Přes území prochází tramvajová trať a sjezd ze severojižní magistrály.

Charakter záměru:

Záměrem je novostavba – stavba pro kulturu včetně doprovodných staveb pro dopravu a staveb technické infrastruktury.

Hlavním stavebním objektem je vlastní budova filharmonie o třech podzemních a šesti nadzemních patrech, včetně areálové infrastruktury. Budova je navržena o čtvercovém půdorysu, jehož cípy tvoří prostor pro vertikální cirkulaci napříč celou budovou. Srdce budovy představuje Hlavní sál, který se nachází v centru budovy spolu s přilehlým foyer s výhledy na historickou Prahu. Vedle něj je navržen Komorní sál orientovaný směrem k nábřeží a Víceúčelový sál situovaný směrem k městu. Dvě přední jádra slouží k příchodu k sálům a balkonům, stejně jako ke střešní restauraci a eventovému prostoru. Severovýchodní roh Hlavního sálu je napojen na zázemí sálů, rezidentních orchestrů, kreativního hubu či administrativních prostor. V podzemních patrech objektu je navrženo parkoviště. Součástí objektu Vltavské filharmonie jsou i prostory pro gastro provoz.

Součástí záměru je nový hloubený tunel pro automobilovou dopravu na nábřeží Kapitána Jaroše, který je situován na nábřeží mezi Hlávkovým mostem a Negrelliho viaduktem ve vazbě na nové celkové řešení dopravní situace v území v souvislosti s realizací Vltavské filharmonie. Jedná se o tunelový komplex tvořený severní tunelovou troubou o délce cca 261 m a jižní tunelovou troubou o délce cca 259 m a troubou přesmyku pravého odbočení o délce cca 135 m. Pro provoz tunelu je navržen provozně technický objekt u severního portálu, nádrže pro kontaminovanou vodu a požární nádrže včetně čerpacího objektu.

Dále dojde k realizaci nového nábřeží, které bude oproti stávajícímu stavu sloužit zejména veřejné pěší a cyklistické dopravě. Nábřeží je navrženo s vazbou na budovu filharmonie vč. její terasy a zpřístupňuje nábřeží veřejnosti rampami a schodišti až k řece, propojuje stávající cyklotrasy v území. Nábřežní stěny vytváří prostor náplavky s možností posezení a občerstvení. V rámci realizace nábřeží jsou navrženy i dvě obchodní jednotky s gastro provozem. Dále dojde k prodloužení kolektoru sloužícího pro uložení inženýrských sítí. Protipovodňová ochrana bude zajištěna nábřežní stěnou. V místě přerušení bude zajištěna individuální ochranou ve stávající stopě.

Celý záměr si vyžádá realizaci nové či úpravy stávající dopravní a technické infrastruktury. V území je navržena úprava dopravního řešení vč. úprav/přeložek stávající tramvajové trati. Levé odbočení z Hlávkova mostu je výškově upraveno v návaznosti na navržený vjezd do tunelu. Křižovatka ulic Antonínská a Bubenská je navržena jako úrovněvá navázaná na stávající úroveň terénu. Křižovatka ulic Za Viaduktem a nábřeží Kapitána Jaroše je nově funkčně uspořádána s ohledem na novou trasu tramvají a vjezdu a výjezdu do/z budovy Vltavské filharmonie. Navrženým dopravním řešením dojde i k odstranění stávající mostní estakády Bubenská včetně souvisejících podchodů, mostu nad Bubenským nábřežím a úpravě galerie Hlávkova mostu. Stávající trasy technické infrastruktury v území budou přeloženy do nových tras respektujících navrženou uliční síť.

Součástí záměru je realizace nového vestibulu metra Vltavská, který se ve stávajícím stavu společně s vedením tramvajové trati dostává do kolize s vlastní stavbou budovy Vltavské filharmonie. Tramvajová trať bude vedena nad vestibulem. Vestibul Vltavská bude mj. obsluhovat novou výstavbu, přestup z tramvajové dopravy a přestup ze železniční stanice. Nasávací objekt ochranného systému metra bude přeložen do venkovního předprostoru Filharmonie a do plochy nábřeží za Negrelliho viaduktem. Součástí záměru je také přestavba vstupu do prostoru komory dodatečného vstupu, která slouží současně jako evakuační výstup.

Posledním novým stavebním objektem je viadukt navazující na Negrelliho viadukt, který bude kromě železniční dopravy zajišťovat podchod pro pěší včetně ploch pro maloobchodní prodej a vstupy z východní strany viaduktu. Část této stavby bude realizována v rámci související stavby „Modernizace trati Praha-Bubny (vč.) – Praha-Výstaviště (vč.)“. Jedná se o dva stavební objekty: SO 01-11-01.2 Praha-Bubny, železniční spodek – předstihový objekt prostupu a SO 01-11-01.3 Praha-Bubny, železniční spodek – předstihový objekt zajištění tělesa dráhy.

Možnost kumulace s jinými záměry:

Z hlediska kumulací jsou v Oznámení uvedeny záměry, které budou v blízkém okolí navrženého záměru realizovány, či jejich realizace již probíhá. Jedná se především o záměry Rozvoj záměrů v lokalitě Holešovice – Bubny – Zátory (v návaznosti na probíhající změnu ÚP SÚ hl. m. Prahy), Přístaviště mezi Hlávkovým mostem a Negrelliho viaduktem a splavnění přilehlé části Vltavy od Hlávkova mostu až k soutoku ramena Vltavy a plavební dráhy, Rekonstrukce Hlávkova mostu, Severní vestibul stanice metra Vltavská, Modernizace trati Praha-Bubny (vč.) – Praha-Výstaviště (vč.). V Oznámení je dále konstatováno, že v rámci podrobných dopravněinženýrských podkladů, které budou zpracovány jako jeden z podkladů v rámci Dokumentace, bude zohledněna postupná dostavba základního skeletu na území hl. m. Prahy, tzn. stavby: D0 510 Satalice – Běchovice, zkapacitnění, D0 511 Běchovice – D1, D0 518, 519 Ruzyně – Březiněves a D0 520 Březiněves – Satalice. Rovněž budou zohledněna

organizační a regulační opatření, která mohou ovlivnit intenzity dopravy: Uzavření Strossmayerova náměstí, Omezení dopravy v ulici Dukelských hrdinů, Úprava ulice Bubenská, Omezení dopravy v ulici U Výstaviště, Dílčí dopravní omezení v oblasti Malé Strany a Smetanova nábřeží (zpoplatnění) a Dílčí humanizace magistrály, např. přechod u Hlavního nádraží.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru včetně případných demoličních prací nezbytných pro realizaci záměru, v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci včetně porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry:

Záměr nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezení znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Záměr je z hlediska technického řešení a architektonicko-stavební koncepce navržen v jedné variantě.

Dopravní řešení záměru

Realizaci záměru Vltavská filharmonie dojde v řešeném území a v blízkém okolí k nezbytnému zásahu do stávající dopravní infrastruktury, zejména v ulici Bubenská, Antonínská, Za Viaduktem a na nábřeží Kapitána Jaroše. V řešeném území se nacházejí všechny městské druhy dopravy. Zásahy spočívají v přeložení tramvajového vedení, v úpravě řešení automobilové dopravy v místě Bubenského nábřeží a nábřeží Kapitána Jaroše. Významné změny v řešeném území dále spočívají v rozvoji pěší dopravy a v napojení území na síť cyklostezek.

- Silniční doprava

Dopravní návrh pracuje s doporučeným zrušením severovýchodní vratné rampy z Hlávkova mostu, navíc ale i se zrušením západní přípojovací rampy z nábřeží Kpt. Jaroše na Hlávkův most a dále pak se zrušením východního pravého sjezdu (sjezdové rampy) z Hlávkova mostu na Bubenské nábřeží. V návrhu dopravního řešení je stávající sjezdová rampa plně nahrazena tunelovým řešením jednopruhé rampy s odstavem, která nadjíždí severní tunelovou troubu na nábřeží Kpt. Jaroše a připojuje se na vozovku jižního tunelu na nábřeží Kpt. Jaroše. Většina uvedených úprav se tak promítne do směrového i výškového řešení uvedených komunikací. Návrh dopravy uvažuje se soustavou světelně řízených křižovatek, konkrétně křižovatek nábřeží Kpt. Jaroše x severozápadní rampa, Bubenská x severozápadní rampa, nábřeží Kpt. Jaroše x ul. Za Viaduktem a světelně řízenou úrovní křižovatkou Bubenská x Antonínská. V rámci Bubenské ulice dojde k úpravě silniční komunikace o celkové délce cca 355 m. Na nábřeží Kapitána Jaroše bude vybudována silniční komunikace o délce cca 205 m v návaznosti na realizaci tunelu. V západním úseku Antonínské ulice po Bubenskou ulici je navržena úprava komunikace o délce 175 m. Úprava komunikace v ulici Za Viaduktem je navržena o délce cca 105 m. Podél ulice Bubenská a ulice Antonínská jsou navrženy cyklopruhy o šířce 1,5–2,5 m.

- Tramvajová doprava

Úpravy a přeložky tramvajové trati jsou navrženy v délce cca 920 m včetně větvi křižovatky. Začátek úprav tramvajové tratě v ul. Antonínská ve směru od západu začíná v úseku mezi ul. Janovského a ul. Farského v km 0,000. V místě křižovatky Antonínská x Bubenská dojde k navýšení nivelety o cca 4,0 m výše, než je současná poloha kolejí. Dále je přeložka tramvajové trati vedena severně a východně kolem budovy Vltavské filharmonie. Výškové řešení od podjezdu pod železniční tratí po ulici Za Viaduktem může být uzpůsobeno budoucímu výškovému řešení nové ulice Brazilská. Tento prostor je koncipován jako zárodek budoucí křižovatky s novým odbočením tramvajové trati severním směrem. Součástí úpravy a přeložky tramvajové trati je realizace dvou nových tramvajových zastávek, konkrétně zastávky Vltavská – sever (pro všechny linky) a Vltavská – jih (pro linky směr Těšnov). Je navržena realizace/úprava tramvajového svršku a spodku, trakčního vedení včetně sloupů a napájení, řízení a ohřev výhybek a nová nástupiště v zastávkách včetně přístřešků a infosystému. V ulici Bubenská je tramvajová trať vedena na vlastním tělese mezi jízdními pásy. V ulici Antonínská tvoří tramvajovou trať těleso komunikace. Severně od objektu Filharmonie je tramvajová trať vedena ve veřejném prostoru. Všechny části tělesa tramvajové trati jsou navrženy s asfaltovým krytem nebo s dlažbou tak, aby byly pojezdné pro ostatní dopravu (primárně autobusy MHD).

- **Cyklistická doprava**

V souvislosti se záměrem jsou navrženy úseky pro tyto cyklistické trasy:

nadřazená cyklistická trasa A1 (levobřežní) – úsek délky 480 m, šířka 4,50 m, samostatná cyklostezka; nadřazená cyklistická trasa A6 (kladenská) – úsek délky 172 m, šířka 4,50 m, samostatná cyklostezka; cyklistická trasa A31 (podél Bubenské ulice v úseku náměstí) – úsek délky 165 m, šířka 2,50 m, samostatná cyklostezka napojená na vyhrazené cyklopruhu podél Bubenské ulice.

Technické a technologické řešení záměru

- **Stavba S1 Budova filharmonie a areálová infrastruktura**

Jednotlivé úrovně založení stavby budovy Vltavské filharmonie jsou zkoordinovány tak, aby nebylo zasahováno do ochranného pásma metra. Z hlediska založení stavby podkladová deska izoluje hluk z tunelu metra pod ní. Tato deska má konstantní hloubku pro zajištění akustické izolace. Konstrukce budovy filharmonie bude dále kromě pásma metra překlenovat silniční tunely, které budou nově realizovány v rámci stavby S2 Tunel na nábřeží Kapitána Jaroše. Překlenovací konstrukce bude přenášet zatížení od sloupů nástavby filharmonie a sloupů terasy a také plošná zatížení od náměstí a foyer. Ve středovém prostoru mezi dvěma hlavními silničními tunely je navržena konstrukční stěna, která bude zmenšovat rozpětí, výšku a tonáž překlenovacích konstrukcí. Překlenovací konstrukce budou rovněž pokračovat nad novou obslužnou komunikací, která je součástí budovy filharmonie. Na základě předběžného posouzení je po obvodu suterénu budovy Vltavské filharmonie navržena podzemní opěrná převrtávaná pilotová stěna. Převrtávaná pilotová stěna bude instalována přibližně od současné úrovně terénu a následně bude proveden celkový výkop suterénu. Podrobný terénní průzkum v dalším stupni projektových příprav poskytne přesnější údaje o podzemní vodě a další informace o půdě a horninách, které budou sloužit jako podklad pro návrh opěrné zdi. Rovněž je doporučeno, aby bylo provedeno podrobné posouzení hydraulického

propojení mezi lokalitou, Vltavou a dalšími vodními zdroji v souvislosti s povodněmi. Vysoké hladiny povodňové vody způsobující hydraulický vztlak v celé lokalitě by vyžadovaly začlenění tahových pilot do návrhu záměru. Z hlediska ochrany proti vnikání vody do objektu suterénu jsou specifikovány různé stupně hydroizolace suterénu (v návaznosti na využití jednotlivých prostor – parkoviště, provozní prostory, komerční prostory apod.). Suterén budovy Vltavské filharmonie je navržen převážně jako železobetonová konstrukce, rámové prvky jsou navrženy z monolitického betonu a místy jsou navrženy prefabrikované prvky s dutým jádrem. Suterén bude na opěrnou stěnu po obvodu navazovat. Železobetonová konstrukce pod kulturními sály podpírá ocelové vnitřní boxy pomocí akustických ložisek.

Součástí záměru je realizace retenčních nádrží s akumulacním prostorem:

- retenční nádrž – sever o celkovém objemu cca 243 m³, z čehož akumulacní prostor tvoří cca 130 m³;
- retenční nádrž – jih o celkovém objemu cca 462 m³, z čehož akumulacní prostor tvoří cca 200 m³.

Systém vytápění se bude skládat ze tří hlavních stupňů:

- Primární: z vnějšího zdroje tepla do akumulacních zásobníků vody;
- Sekundární: od akumulacních zásobníků vody po tepelná čerpadla voda/voda;
- Terciární: od tepelných čerpadel voda/voda až po lokální vytápění místností a topné výměníky vzduchotechnických jednotek.

- Stavba S2 Tunel na nábrž. Kpt. Jaroše

Městský tunel lze dle ČSN 73 7507 Projektování tunelů pozemních komunikací specifikovat jako krátký hloubený tunel pod zastavěným územím a jinými dopravními systémy. Tunelové jednosměrné trouby (severní a jižní) tvoří jeden společný tunelový komplex s provozem pro dva jednosměrné dvoupruhé tunely.

Navržená délka tunelových trub:

- STT – severní tunelová trouba: cca 261 m; km 0,078–0,340
- JTT – jižní tunelová trouba: cca 258 m; km 0,151–0,409
- Přesmyk-pravé odbočení: cca 108 m; km 0,132–0,240 (průnik do jižní tunelové trouby)

Jižní tunelová trouba je tunel údolnicový s nejnižším místem nivelety 183,02 m n. m., mělce uložený ve stávajícím terénu cca 3–4,5 m pod jeho úrovní. Severní tunelová trouba je tunel rovněž údolnicový, ale zhruba uprostřed zahloubený tak, aby bylo možno konstrukcí tunelu mimoúrovňově podejít křížení tunelu přesmyku. Hloubka založení severní tunelové trouby pod úrovní stávajícího terénu bude cca 11,0 m.

Příčný řez tunelu pro severní tunelovou troubu je obdélníkový s vnitřní světlou šířkou 9,5 m a výškou mezi stropem a základovou deskou 6 m. Příčný řez tunelu pro jižní tunelovou troubu je obdélníkový s vnitřní světlou šířkou 9,5 m a 8,0 m a výškou mezi stropem a základovou deskou 6 m.

Atypický úsek severní tunelové trouby se sníženým stropem na výšku konstrukce 5,6 m a v délce cca 20 m je v místě křížení s konstrukcí přesmyku, kde obě části (přesmyk i STT) tvoří společnou konstrukci.

- Stavba S3 Nábřeží

Tento stavební objekt navrhuje úpravu nábřeží, které bude oproti stávajícímu stavu sloužit zejména veřejné pěší a cyklistické dopravě. Kromě umístění pěšího přístupu k vodní hladině dojde i k realizaci nové protipovodňové ochrany. V rámci této stavby jsou dále navrženy i dvě jednotky gastro provozů. V západní části nábřeží se jedná o jednopodlažní obchodní jednotku o celkové hrubé podlažní ploše cca 500 m² včetně přidružených veřejných toalet a ve východní části se jedná o dvoupodlažní jednotku o celkové hrubé podlažní ploše cca 220 m².

Protipovodňová ochrana (dále také „PPO“)

V řešeném území se nachází funkční systém PPO hl. m. Prahy. Stávající systém protipovodňové ochrany je v souvislosti s novým architektonickým návrhem přepracován, ale stávající úroveň protipovodňové ochrany v řešeném území je zachována. Vlivem terénních úprav a nově budovaných stavebních konstrukcí bude možno současné hrazení v linii zábradlí podél chodníku zcela zrušit a mobilní hrazení u pilíře Negrelliho viaduktu částečně využít a částečně zrušit. Linie protipovodňové ochrany bude nahrazena přirozenými liniemi v rámci pevných neprůtočných nábřežních zdí areálu budovy filharmonie. Na východní straně budovy filharmonie u Negrelliho viaduktu bude zkrácena stávající trasa protipovodňové ochrany a bude v podzemní části napojena na podzemní konstrukce filharmonie. V líci zdi filharmonie bude osazena drážka pro montáž hradidel protipovodňové ochrany. Štíhlé sloupy podpírající střechu budovy Vltavské filharmonie na nově budovaném chodníku nábřeží budou ochráněny protipovodňovým opatřením ve formě mobilního hrazení obvyklého na území hl. m. Prahy. Toto protipovodňové opatření bude sloužit pouze jako zábrana proti nárazu splávi neseného velkou vodou, nikoli proti přítoku vody ke sloupům. Mobilní hrazení bude vysoké 3 m. Stávající podchod pod sjezdovou rampou z Hlávkova mostu směrem do Argentinské ulice bude bez náhrady zrušen.

- Stavba S4 Veřejná dopravní a technická infrastruktura

V území je navržena změna dopravního řešení vč. přeložek stávající tramvajové trati. Levé odbočení z Hlávkova mostu je výškově upraveno v návaznosti na vjezd do tunelu. Křižovatka ulic Antonínská a Bubenská je navržena jako úroňová navázaná na stávající úroveň terénu. Křižovatka ulic Za Viaduktem a nábřeží Kapitána Jaroše je nově funkčně uspořádána s ohledem na novou trasu tramvají a vjezdu a výjezdu do/z budovy Filharmonie. Všechny trasy technické infrastruktury, které jsou v kolizi s navrženým záměrem v území, budou přeloženy do nových tras respektujících navrženou uliční síť. S nově navrženým dopravním řešením dojde k úpravě předpolí Hlávkova mostu. Dále bude třeba demolice mostu mezi estakádou a předpolím, stávající mostní estakády Bubenská, tramvajových zastávek Vltavská a podchodu pod Bubenskou ulicí.

Součástí záměru jsou kolejové úpravy tramvajové trati v délce 589 m v úseku Antonínská – Bubenské nábřeží, 270 m v úseku Hlávkův most – Bubenská a 61 m spojovací větve v křižovatce Antonínská x Bubenská.

Tramvajová trať je navržena jako upevnění žlábkových kolejnic NT-1 prostřednictvím upevňovadel a pomocných pražců k betonové desce. V konstrukčních vrstvách je uvažováno použití antivibračních rohoží tloušťky cca 25 mm. V ul. Antonínská budou drenáže v železničním spodku vedeny po stranách, vprostřed komunikace, mezi kolejemi bude ponecháno vyústění kanalizačních šachet. V ostatních úsecích je navržena drenáž v ose tramvajové trati. V prostoru ulic Antonínská a Bubenská je navržen asfaltový kryt,

stejně tak úsek od podjezdu pod železniční tratí na Bubenské nábřeží. V úseku mezi křižovatkou Antonínská x Bubenská a podjezdem pod železniční tratí, tedy v místě zastávky Vltavská (sever), bude kryt tramvajové trati tvořen tzv. velkou dlažbou (žulové kostky 16 x 16 cm).

- Stavba S5 Metro a OSM

Stávající vestibul metra a podchod bude odbourán a situován nově v návaznosti na nástupiště stanice mezi Vltavskou filharmonií a novou zástavbou Bubny – Zátory. Nový vestibul bude železobetonová podzemní konstrukce navazující na konstrukci stanice. Pod vestibulem procházejí v hloubce 5–6 m traťové tunely a nad vestibulem bude vedena tramvajová trať.

Stávající část vestibulu metra je vzhledem k zabezpečení konstrukce proti záplavám dodatečně přikotvena do zemního prostředí. Protože vestibul bude demolován, je nová železobetonová konstrukce vestibulu navržena tak, aby byla bezpečná při záplavách i bez přikotvení. Toho bude dosaženo masivní železobetonovou monolitickou konstrukcí vestibulu s vyšší třídou pevnosti betonu a tloušťkou základové desky a stropu.

Přístup do stanice metra Vltavská bude od Bubenského nábřeží novým vestibulem. Vestibul Vltavská bude obsluhovat část nové výstavby, přestup z tramvajové dopravy a přestup ze železniční stanice čtyřmi výstupy. Výstup směr křižovatka Bubenská x Antonínská bude z důvodu výškového rozdílu proveden pomocí trojice eskalátorů. Výstup směr nová ŽST Praha-Bubny bude vybaven kombinací eskalátoru a pevného schodiště. Výstupy k budově Vltavské filharmonie budou provedeny schodištěm a samostatným eskalátorem.

Po povodni v roce 2002 bylo rozhodnuto ochránit veškeré vstupy do stanice před návrhovou povodní. V novém vestibulu bude zohledněna ochrana proti nadzvednutí vestibulu vzlakem vod, ochránění nových výstupů z metra a zachování stávajících vstupů a dalších prvků především v podzemí. Ochrana před povodněmi bude zajištěna i během výstavby.

Specifikace požadavků v oblasti stanice metra Vltavská s filtroventilační centrálou a komorou dodatečného vstupu stavbu řadí mezi ochranné stavby. Z tohoto důvodu jsou na objekty postavené v blízkosti tunelů metra kladeny zvláštní požadavky.

Úprava nasávacích šachet filtroventilační centrály sloužící pro OSM bude koordinována s výstavbou filharmonie. Stávající nasávací objekt bude zachován pro větrání stávajících garáží ve stanici metra. Nové objekty pro nasávání vzduchu pro OSM budou umístěny u ulice Bubenská a v blízkosti Negrelliho viaduktu.

Ve stanici je v současnosti komora dodatečného vstupu, která slouží současně jako evakuační výstup. Tento vstup je využíván pro přístup zaměstnanců a zásobování stanice. Celá vstupní část komory dodatečného vstupu bude přestavěna, nově bude vstup umístěn na kótě zvýšené o cca 3 m. Výškový rozdíl bude překonán novým schodištěm a dopravní plošinou. Pro zásobování vestibulu bude sloužit nákladní výtah napojený na obslužný příjezd vozidel včetně HZS.

- Stavba S6 Viadukt

Stavební objekt spočívá v realizaci podchodu pro pěší (předstihového objektu prostupu tělesa železniční dráhy), zajištění tělesa železniční dráhy dvojicí opěrných zdí a realizací obchodní jednotky pod Negrelliho viaduktem. Viadukt tak bude kromě železniční dopravy plnit i funkci podchodu pro pěší včetně ploch pro maloobchodní prodej. Zajištěním tělesa budou zpřístupněny prostory podél Negrelliho viaduktu k využití. Obchodní jednotka je o navržené rozloze hrubé podlažní plochy cca 400 m² a vstupy z východní strany viaduktu.

Účelem předstihového objektu prostupu, resp. mostu je zprostředkování současného náspu, který tvoří významnou bariéru v rozvojovém území Bubny – Zátory, zejména v souvislosti s připravovanou výstavbou stavby Vltavská filharmonie. Na mostním objektu budou vedeny čtyři koleje a kolejová spojka, přemostěn bude chodník pro pěší. Stavba představuje trvalý železniční most s délkou přemostění cca 29 m o dvou otvorech s dolní mostovkou a s uzavřeným kolejovým ložem, založený hlubinně na vrtaných velkopřůměrových pilotách, opěra je opřena o plošný základ sousedního mostu přes tramvajovou trať. Volná výška pod mostem bude min. 4,5 m, šířka přemostění cca 19 až 23 m.

Účelem zajištění tělesa železniční dráhy dvojicí opěrných zdí (déłky cca 38 a 37 m) je zpřístupnění území vpravo i vlevo podél trati, resp. náspu Negrelliho viaduktu pro využití. Vlevo na trať bude bezprostředně navazovat připravovaný projekt Vltavské filharmonie. Zdi jsou navrženy tak, aby plynule spojily konce stávajícího mostu přes Bubenské nábřeží a s nově navrženými opěrnými zdmi pro zajištění tělesa dráhy Praha-Bubny (vč.) – Praha-Výstaviště (vč.).

Koncepce (vegetačních) sadových úprav

Sadové úpravy jsou navrženy v místě sdílené ulice Antonínská, severně od budovy Vltavské filharmonie a dále pak v místě plánovaného náměstí v západní části areálu, východně od ulice Bubenská. Další výsadba je navržena ve východní části řešeného území, v prostoru mezi budovou filharmonie a viaduktem a v menším rozsahu pak východně od obchodních jednotek pod viaduktem podél ulice Jateční. Je navrženo rovněž ozelenění střešních teras. V rámci krajinářských úprav, které jsou součástí předmětného záměru, je počítáno s výsadbou stromů v počtu 64 ks (z toho 31 ks stromů na rostlém terénu a 33 ks na konstrukci). Dále záměr počítá s intenzivními zelenými střešními terasami s vegetačními plochami o rozloze cca 885 m². Celkový rozsah navržených vegetačních ploch v rámci předmětného záměru je cca 2 991 m² (z toho 442 m² vegetačních ploch na rostlém terénu a 2 549 m² vegetačních ploch na konstrukci).

Zásady organizace výstavby

Všechny stavby navrhovaného souboru staveb budou realizovány v jednom společném prostoru (staveništi) rámcově vymezeném nábřežím Kpt. Jaroše na jihu, Bubenskou ulicí na západě, Negrelliho viaduktem na východě a prodloužením Antonínské ulice na severu. Výstavba jednotlivých stavebních objektů v tomto prostoru bude časově koordinována.

Po celou dobu výstavby budou na ploše staveniště umístěny tři buňkoviště o celkovém počtu cca 136 ks mobilních buněk. Objekty buňkoviště budou zajišťovat kanceláře, šatny a hygienické zázemí pro pracovníky vedení stavby a pro pracovníky dodavatelů stavby. Buňkoviště bude poskytovat zázemí celkem pro cca 400 pracovníků.

Vzhledem k navržené zastavěnosti a velikosti staveniště nelze v prostoru staveniště zajistit potřebné skladovací plochy v dostatečném rozsahu pro předzásobení materiálem a hmotami. Pro nezbytné předzásobení stavebním materiálem budou využity v dané době všechny volné plochy v prostoru staveniště. Převážná většina materiálů bude na stavbu operativně dovážena v době jejich potřeby.

Na staveništi nebude budováno žádné výrobní zařízení staveniště. Na staveništi nebude vyráběna betonová směs, bude zabezpečena dovozem z centrálních výroben.

Pro zajištění příjezdu od ulice Železničářů na hlavní staveniště Vltavské filharmonie, k ploše zařízení staveniště a do prostoru jednotlivých stavenišť budou dle potřeby dodavatele vybudovány staveništní komunikace a zpevněné plochy. Použití konstrukcí pro vozovky staveništních komunikací a zpevněných ploch se podle způsobu předpokládá v podobě šterkových, lehkých a těžkých panelových a těžkých živičných konstrukcí.

V prostoru jednotlivých stavenišť bude dle potřeby vybudováno staveništní venkovní osvětlení. Osvětlovací tělesa budou zejména po obvodu staveniště, na věžích věžových jeřábů a u zpevněných manipulačních ploch. Osvětlovací tělesa budou nasměrována vždy do prostoru staveniště tak, aby osvětlovala pouze prostor staveniště.

Staveniště bude po dobu výstavby oploceno neprůhledným systémovým oplocením výšky 2 m.

Stavební a montážní práce budou prováděny sedm dní v týdnu (mimo dny státních svátků) v době od 07:00 do 21:00 h v pracovní dny (pondělí–pátek) a v době od 8:00 do 19:00 h mimo pracovní dny (sobota, neděle) s tím, že hlučné činnosti budou prováděny pouze v pracovní dny (pondělí až pátek) od 08:00 h do 17:00 h.

Příprava území / demolice

V rámci přípravy území pro jednotlivé stavby souboru staveb Vltavská filharmonie bude odstraněno několik stávajících staveb v území. Níže je uveden přehled bouracích prací dle jednotlivých staveb:

S1 Budova filharmonie a areálová infrastruktura (stavba hlavní)

- Demolice opěrných stěn u vstupu do metra Vltavská
- Demolice severovýchodní smyčky křižovatky Bubenská x nábr. Kpt. Jaroše
- Demolice podchodu P-011 pod severovýchodní smyčkou křižovatky Bubenská x nábr. Kpt. Jaroše

S2 Tunel na nábr. Kpt. Jaroše

- Demolice stávající komunikace na nábreží Kpt. Jaroše
- Demolice podchodu P-009a pod stávající komunikací na nábreží Kpt. Jaroše

S3 Nábreží

- Demolice nábrežní zdi
- Demolice kabelovodu

S4 Veřejná infrastruktura

- Demolice estakády Bubenská
- Demolice předpolí Hlávkova mostu

- Demolice tramvajových zastávek Vltavská
- Demolice podchodu P-007 pod Bubenskou ulicí

S5 Metro a OSM

- Demolice části vestibulu metra Vltavská
- Demolice nasávacího místa filtroventilační centrály OSM

S6 Negrelliho viadukt

- Nevyžaduje demolice

Realizace záměru se předpokládá od roku 2027 do roku 2032.

Odůvodnění:

1. Odůvodnění vydání závěru zjišťovacího řízení a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu

Podle § 7 odst. 1 a 2 zákona je cílem zjišťovacího řízení u záměrů a jejich změn uvedených v § 4 odst. 1 písm. b) až h) zákona zjištění, zda záměr nebo jeho změna může mít významný vliv na životní prostředí, případně zda záměr může samostatně nebo ve spojení s jinými mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptací oblasti, a tedy podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona. Podléhá-li záměr posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona, je předmětem zjišťovacího řízení také upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace, a to se zřetelem na povahu konkrétního záměru nebo druh záměru, faktory životního prostředí uvedené v § 2 zákona, které mohou být provedením záměru ovlivněny, a současný stav poznatků a metody posuzování. Součástí odůvodněného závěru jsou rovněž doporučení pro zpracování podkladů k žádosti o jednotné environmentální stanovisko.

Zjišťovací řízení se podle § 7 odst. 3 zákona zahajuje na podkladě oznámení a provádí se podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu. Při určování, zda záměr nebo změna záměru může mít významné vlivy na životní prostředí, přihlíží příslušný úřad vždy k povaze a rozsahu záměru a jeho umístění, k okolnosti, zda záměr nebo změna záměru svou kapacitou dosahuje limitních hodnot uvedených u záměrů příslušného druhu v příloze č. 1 k zákonu kategorie II, k obdržným vyjádřením veřejnosti, dotčené veřejnosti, dotčených orgánů a dotčených územních samosprávných celků a k případným výsledkům jiných environmentálních hodnocení podle příslušných právních předpisů.

Zákon stanoví limitní (prahové) hodnoty jako jeden z faktorů, pomocí kterého mají být rozlišeny ty záměry, které jsou z pohledu životního prostředí méně rizikové, od těch, u kterých již existuje reálná možnost významného negativního ovlivnění. Čím větší je rozsah (kapacita) záměru, tím je potenciálně více rizikový.

Záměrem je realizace souboru staveb Vltavské filharmonie. Ve vztahu k tomuto záměru jsou relevantní body 108 „Záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od stanoveného limitu – 5 ha“ a do bodu č. 118 „Tematické areály na ploše od stanoveného limitu; krematoria – 2 ha“

kategorie II dle přílohy č. 1 k zákonu. Ve vztahu k bodu č. 108 dosahuje záměr cca 300 % limitu a ve vztahu k bodu č. 118 poté cca 750 % limitu.

V Oznámení jsou vlivy záměru hodnoceny pouze rámcově, neboť zpracovatel Oznámení s ohledem na významnost záměru předpokládá následné zpracování Dokumentace dle přílohy č. 4 k zákonu, zároveň je u jednotlivých složek životního prostředí uvedeno, prostřednictvím jaké studie budou v Dokumentaci vyhodnoceny vlivy na životní prostředí.

Záměr je umístován do území, které lze v současném stavu popsat jako dopravní uzel, a to jak pro automobilovou dopravu, tak pro pražskou městskou hromadnou dopravu, zároveň se jedná o klíčový uzel z hlediska bezmotorového (pěšího a cyklistického) provozu v rámci celoměstských vazeb. Na jižní straně lemuje území koryto řeky Vltavy, na západní straně těleso ústící severojižní magistrály a pokračující ulice Bubenská. Na východě tvoří hranici Negrelliho viadukt, na který navazuje kolejistiště nádraží Praha-Bubny. V severní části území je situována zastávka metra C Vltavská (nadmenná i podzemní část vestibulu) a stejnojmenná zastávka tramvaje. Přes území prochází tramvajová trať a sjezd ze severojižní magistrály. Realizací záměru dojde k zásahu do stávající dopravní infrastruktury, přičemž dopravní řešení je v Oznámení řešeno v jedné variantě. K problematice dopravního řešení směřovala většina připomínek, které byly v rámci zjišťovacího řízení uplatněny veřejností, resp. dotčeným územním samosprávným celkem. OCP MHMP považuje za podstatné, aby byla v Dokumentaci věnována požadavkům na variantní řešení náležitá pozornost, tzn. že v Dokumentaci je třeba uvést přehled dalších zvažovaných variant dopravního napojení záměru, uvést hlavní důvody vedoucí k volbě zvoleného řešení, a to včetně srovnání vlivů na životní prostředí.

Celkový objem dopravy generovaný záměrem se předpokládá ve výši 725 jízd všech vozidel v každém směru za 24 h průměrného pracovního dne. Předpokládá se, že část jízd proběhne jen se zastavením a vyložením cestujících na parkovišti K+R v Bubenské ulici, případně v blízkém okolí (vozidla taxi a jiných smluvních přepravců), odhadem až 300 jízd/24 h průměrného pracovního dne. Ostatních celkem 425 jízd/24 h průměrného pracovního dne využije garáže záměru s vjezdem od křižovatky Bubenské nábř. x Za Viaduktem.

V Oznámení je uvažováno, že veškerý dovoz a odvoz stavebních materiálů a hmot, zemin apod. bude realizován automobilovou dopravou. OCP MHMP považuje za vhodné prověřit v Dokumentaci možnost realizovat tuto dopravu i prostřednictvím železniční či lodní dopravy.

V Dokumentaci, resp. v dopravně inženýrských podkladech je třeba rovněž uvést intenzity automobilové dopravy pro výhledové stavy po zprovoznění záměru a horizont naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy. V rámci těchto podkladů je rovněž třeba kapacitně posoudit křižovatky, u kterých lze očekávat z hlediska rozpadů dopravy generovaných záměrem stěžejní zatížení, a to z hlediska napojení záměru na nadřazenou dopravní síť. Dopravně inženýrské podklady budou jako jeden z podkladů pro příslušné odborné studie.

V Oznámení je záměr posuzován pro následující stavy: Stávající stav (2024), fáze výstavby (2027–2032) a fáze provozu (zprovoznění v roce 2032). Zároveň je uvedeno, že v Dokumentaci se předpokládá vyhodnocení vlivů záměru pro stávající stav rok 2024, fázi výstavby roky 2027–

2032, fáze provozu 2032 a 2035 s/bez záměru a pro fázi provozu horizont naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy s/bez záměru. S takto určenými horizonty lze v obecné rovině souhlasit, tzn. vyhodnocení bude zpracováno pro stávající stav, fázi výstavby a fázi provozu záměr s/bez záměru a pro fázi provozu horizont naplnění ÚP SÚ hl. m. Prahy s/bez záměru.

Dle Oznámení nelze očekávat vlivem realizace záměru významnější negativní vliv na akustickou a imisní situaci, záměr rovněž nemá z hlediska rizik představovat významnější zdravotní riziko pro obyvatele v okolí záměru. Přesto je v Oznámení počítáno s tím, že v Dokumentaci toto bude ověřeno příslušnými odbornými studii.

Vzhledem ke kapacitě a umístění záměru je třeba podrobně posoudit důsledky provedení záměru na kvalitu ovzduší a navrhnout příslušná opatření ke zmírnění vlivů. Rovněž je třeba vyhodnotit vliv na akustickou situaci, neboť během výstavby se projeví hluk z dopravy a stavebních strojů, v období provozu záměru bude akustická situace ovlivněna vyvolanou dopravou a stacionárními zdroji. Rovněž je třeba zpracovat vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, neboť je třeba prokázat, že v souvislosti s realizací záměru nedojde k významnému negativnímu ovlivnění obyvatel. Zpracování těchto vyhodnocení je požadováno příslušným orgánem ochrany ovzduší, resp. orgánem ochrany veřejného zdraví.

Z hlediska vlivů na klima lze konstatovat, že v souvislosti s realizací záměru dojde k navýšení zpevněných a zastavěných ploch, což lze hodnotit jako negativní vliv na mikroklima v území. Pozitivně lze hodnotit realizaci retenčních nádrží s akumulací vod k dalšímu použití, či vegetační úpravy. V Oznámení je počítáno s tím, že součástí Dokumentace bude vyhodnocení vlivů na klima provedeno prostřednictvím Studie vlivů záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnost záměru vůči klimatickým změnám.

Ve fázi provozu je v rámci areálu Vltavské filharmonie navrženo umístění nových světelných zdrojů – nového veřejného osvětlení (VO). Definitivní pozice stožárů VO bude upřesněna v navazujícím stupni projektových příprav. Předpokládá se, že v areálu záměru se bude nacházet 62 stožárů a na nábřeží bude doplněno 13 ks stožárů. Veřejné osvětlení bude přednostně navrženo směřované k zemi tak, aby nevznikalo zbytečné světelné znečištění. Uvažováno je, že svítidla VO budou vybavena volně programovatelnými předřadníky, které umožní dodatečně snížení výkonu v případě vzniku problému s rušivým osvětlením. Světelnými zdroji ve fázi výstavby mohou být jak vlastní osvětlení staveniště (lampy, reflektory apod.), tak také i světlomety stavebních strojů/mechanismů na stavbě. Tyto zdroje budou působit po časově omezenou dobu realizace výstavby.

V Dokumentaci je třeba prokázat, že záměr bude mít přijatelné vlivy na světelné znečištění.

Dle Oznámení nelze vlivem realizace záměru předpokládat významnější dopady z hlediska denního osvětlení a oslunění u okolní zástavby, v Dokumentaci je však třeba tento předpoklad prokázat příslušnými výpočty.

V souvislosti se záměrem Vltavská filharmonie lze očekávat dotčení ploch v celkovém rozsahu cca 10 ha (bez uvažování ploch pro zařízení staveniště a staveništní přístupovou komunikaci), resp. cca 15 ha (vč. plochy pro zařízení staveniště a staveništní přístupové komunikace). Vlivy

na půdu a horninové prostředí včetně kontaminace byly v Oznámení posouzeny na základě dostupných informací a zpracovaných studií (např. zprávy z orientačního průzkumu základové půdy). V Dokumentaci je třeba tyto vlivy podrobně vyhodnotit.

V Dokumentaci je třeba se rovněž podrobně věnovat vlivu záměru na povrchové a podzemní vody. Je třeba provést posouzení kvantitativního i kvalitativního vlivu na podzemní vody a dotčený tok Vltava, a to pro fázi výstavby i provozu záměru.

Zájmové území lze označit jako výrazně antropogenně pozměněné, dle dat z Mapování biotopů (AOPK ČR) se v dotčené ploše ani v okolí do jednoho kilometru nenachází přírodní biotopy nebo hodnotnější nepřírodní biotopy. Pro lokalitu je charakteristické silné rušení automobilovou dopravou z okolních komunikací, a to zejména vedenou po nábřeží Kapitána Jaroše a po Bubenském nábřeží. Dále je řešené území významně ovlivněno železniční tratí ve východní části území.

V rámci provedeného biologického průzkumu nebyly v zájmovém území a nejbližším okolí zjištěny druhy zvláště chráněných rostlin ve smyslu přílohy č. II vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V případě tisu červeného se jedná o jednotlivé vysazené jedince, na které se zákonná ochrana nevztahuje. V území jednoznačně dominují ruderalní a nitrofilní druhy, zejména v lemu komunikací a železnice, s řadou vysazených okrasných rostlin kolem zastávky tramvaje. Místně se objevují i suchomilnější druhy s vazbou na druhotné stepní trávníky – zejména kolem železnice a v rámci neudržovaných záhonů na lokalitě.

Za účelem vyhodnocení aktuálního stavu zeleně byl v zájmovém území proveden dendrologický průzkum. Tento průzkum bude dle Oznámení dále doplněn a rozšířen o plochy zařízení staveniště a související staveništní komunikace.

V rámci rozsahu zájmového území, na kterém byl proveden dendrologický průzkum, bylo zrevidováno 140 samostatně rostoucích stromů anebo stromů ve vegetačních skupinách, s průměrem kmene (v 1,3 m výšky) nad 80 cm a 41 zapojených porostů stromů a keřů a samostatně rostoucích keřů.

Biologický průzkum potvrdil výskyt běžných druhů fauny. Byly však zaznamenány i druhy zvláště chráněných živočichů ve smyslu přílohy č. III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Významný negativní vliv záměru na faunu, flóru a ekosystémy v řešeném území se dle Oznámení nepředpokládá. Zároveň je však v Oznámení konstatováno, že podrobný vliv na flóru, faunu a ekosystémy bude vyhodnocen v rámci studie hodnotící vlivy závažných zásahů na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., která bude součástí Dokumentace. Zpracování tohoto hodnocení je zároveň vyžadováno orgánem ochrany přírody MHMP.

Vlivy záměru na krajinný ráz jsou rámcově v Oznámení vyhodnoceny se závěrem, že záměr je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.,

o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Vliv navrhovaného záměru je hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu. Zároveň je v Oznámení konstatováno, že podrobné vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz bude součástí Dokumentace.

Zájmové území se nachází v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze a na území nárazníkové zóny statku světového dědictví "Historické centrum Prahy". Vlastní památková rezervace se nachází západně ve vzdálenosti cca 230 m od hranice řešeného území na nábřeží Kapitána Jaroše. Dále se západní část řešeného území nachází v městské památkové zóně – Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice. Vlivem posuzovaného záměru nelze předpokládat negativní ovlivnění předmětu ochrany památkové rezervace v hl. m. Praze ani předmětu ochrany městské památkové zóny Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice.

Nemovitými kulturními památkami v zájmovém území jsou Hlávkův Most a Negrelliho viadukt.

Na hranici s posuzovaným záměrem dochází ke styku s několika kulturními památkami. Jsou jimi Budova Elektrických a dopravních podniků, Činžovní dům a Administrativní budova. V jejich blízkosti jsou v zájmovém území navrženy zejména úpravy dopravní a technické infrastruktury.

Vlivy záměru na tyto nemovité kulturní památky je třeba podrobně vyhodnotit v Dokumentaci.

V rámci výstavby i provozu záměru se předpokládá produkce odpadů, významná rizika pro životní prostředí však nejsou předpokládána.

Se zřetelem k výše uvedenému OCP MHMP došel k závěru, že na základě informací nashromážděných v průběhu zjišťovacího řízení nelze jednoznačně vyloučit, že předložený záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí. V takovém případě je povinností příslušného úřadu vydat závěr, že záměr podléhá posouzení a určit informace, které považuje za vhodné uvést v Dokumentaci. Proto OCP MHMP vydává závěr zjišťovacího řízení v tomto smyslu.

V rámci zjišťovacího řízení bylo doporučeno zpracovat jako podklad k žádosti o jednotné environmentální stanovisko Hodnocení vlivů závažných zásahů na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

2. Úkony před vydáním závěru zjišťovacího řízení

Oznámení záměru bylo OCP MHMP předloženo dne 30. 7. 2024.

Z obsahu Oznámení vyplývá, že se jedná o záměr naplňující § 4 odst. 1 písm. c) zákona, a to ve vztahu k č. 108 „Záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od stanoveného limitu – 5 ha“ a do bodu č. 118 „Tematické areály na ploše od stanoveného limitu; krematoria – 2 ha“ kategorie II dle přílohy č. 1 k zákonu.

Zahájení zjišťovacího řízení oznámil příslušný úřad dne 6. 8. 2024. Dále podle § 16 zákona zajistil zveřejnění informace o Oznámení a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet, na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků a na internetu. Elektronická

podoba Oznámení byla zveřejněna v IS EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1223. Současně příslušný úřad zaslal Oznámení, popřípadě informaci o něm, spolu s žádostí o vyjádření dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům.

Informace o Oznámení byla na úřední desce MHMP zveřejněna dne 6. 8. 2024. Veřejnost, dotčená veřejnost, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky mohly zaslat písemné vyjádření k Oznámení příslušnému úřadu do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o Oznámení. V daném případě tak bylo možné zasílat vyjádření příslušnému úřadu do 5. 9. 2024. Podle § 6 odst. 6 k vyjádřením zasláným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

3. Podklady pro vydání závěru zjišťovacího řízení

Oznámení záměru podle přílohy č. 3 k zákonu bylo zpracováno v červenci roku 2024 společností EKOLA group, spol. s r.o., vedoucí projektu: Ing. Libor Ládyš – držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona.

Podkladem pro vydání závěru zjišťovacího řízení byla rovněž vyjádření dotčených orgánů, dotčených územních samosprávných celků a veřejnosti během zjišťovacího řízení.

Oznámení se zabývá vymezením a posouzením předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí. K Oznámení byly kromě povinných příloh přiloženy přílohy grafické.

4. Vyjádření, která příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení

- Městská část Praha 7
(vyjádření č. j.: ORVP-E-277/2024 ze dne 4. 9. 2024),
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
(vyjádření č.j. HSHMP 42708/2024 ze dne 5. 9. 2024),
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
(vyjádření č. j. MHMP 1739585/2024 ze dne 2. 9. 2024),
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
(vyjádření č.j. MZP/2024/820/1305 ze dne 3. 9. 2024, doručeno 6. 9. 2024),
- Povodí Vltavy, státní podnik
(vyjádření č. j. PVL-61876/2024/410 ze dne 5. 9. 2024),
- Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
(vyjádření č. j. DP/2353/24/100630/MP/31/1265 ze dne 30. 8. 2024),
- Arnika – Centrum pro podporu občanů
(vyjádření ze dne 5. 9. 2024),
- AutoMat, z.s.
(vyjádření ze dne 4. 9. 2024),
- Bubny žijí! z.s.
(vyjádření ze dne 31. 8. 2024),
- Pěšky městem, z. s.
(vyjádření ze dne 5. 9. 2024),
- Jan Čermák
(vyjádření ze dne 4. 9. 2024),

- Hana Čermáková
(vyjádření ze dne 4. 9. 2024),
- Jan Čermák st.
(vyjádření ze dne 4. 9. 2024),
- Mgr. Matěj Čermák, MA
(vyjádření ze dne 4. 9. 2024),
- Ing. arch. Tomáš Cach
(vyjádření ze dne 4. 9. 2024),
- Tomáš Hnyk
(vyjádření ze dne 4. 9. 2024),
- Ing. arch. Theresa Kjellberg MSc.
(vyjádření ze dne 5. 9. 2024),
- Jiří Maha
(vyjádření ze dne 5. 9. 2024),
- Ondřej Mirovský
(vyjádření ze dne 5. 9. 2024),
- Mgr. arch. Gabriela Kaprálová
(vyjádření ze dne 5. 9. 2024 doručeno dne 6. 9. 2024),
- Radek Česnek
(vyjádření ze dne 20. 9. 2024).

5. Vypořádání vyjádření obdržенých v průběhu zjišťovacího řízení:

V zákonem stanovené lhůtě bylo příslušnému úřadu zasláno 1 vyjádření dotčeného územního samosprávného celku, 3 vyjádření dotčených orgánů a 14 vyjádření veřejnosti. Po této lhůtě byla zaslána 3 vyjádření. Kopie všech vyjádření jsou zveřejněny v IS EIA (www.cenia.cz/eia) pod kódem PHA1223.

Vypořádání příslušným úřadem je v textu odlišeno kurzívou.

Městská část Praha 7 (dále též „MČ P7“) uvádí následující:

I. konstatuje, že

- Záměr Vltavské filharmonie je navržen na území Prahy 7 rámcově vymezeném Negrelliho viaduktem, ulicí Bubenskou, Bubenským nábřežím a prodloužením ulice Antonínská, v návaznosti na připravovaný podjezd pod železniční tratí do ulice Za Viaduktem. Je součástí Velkého rozvojového území, pro které je zpracována, projednána a schválena Územní studie Holešovice Bubny – Zátory. Jde o soubor skládající se ze šesti stavebních objektů: Vlastní budovy filharmonie, hloubeného tunelu na nábřeží Kpt. Jaroše, nového nábřeží, nové veřejné dopravní a technické infrastruktury, ochranného systému metra (OSM) včetně nového vestibulu metra Vltavská a stavby viaduktu v návaznosti na Negrelliho viadukt.
- Hlavní stavební objekt vlastního moderního hudebního centra o 6 nadzemních podlažích s mezaniny a rozsahu 41 000 m² hrubých podlažních ploch, a ještě téměř jednou toliko ploch ve 3 podzemních podlaží je umístěn v území při stanici metra Vltavská, kam by měl přinést silnou energii pro vznik centra budoucí nové čtvrti území Holešovice Bubny – Zátory. V rámci objektu filharmonie jsou navrženy tři moderní hudební i víceúčelové

sály, bude se zde mimo jiné nacházet také hudební oddělení a kreativní hub Městské knihovny v Praze a další doplňkové provozy pro veřejnost. V rámci projektu má vzniknout 200 podzemních parkovacích stání.

- MČ Praha 7 se k záměru Vltavské filharmonie vyjádřila usnesením RMČ Praha 7 č. 0055/24-R ze dne 30. 1. 2024 (příloha č. 4 usnesení) a usnesením RMČ Praha 7 č. 0276/24-R ze dne 30. 4. 2024 (příloha č. 5 usnesení). Připomínky MČ Praha 7 však nebyly ze strany zpracovatele do projektu z podstatné části uspokojivě zapracovány.
- Nyní vývoj projednání projektu Vltavské filharmonie dospěl do fáze posuzování vlivu na životní prostředí, jelikož spadá do kategorie záměrů podléhajícímu tomuto zjišťovacímu řízení. První fází tohoto procesu je zahájení zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Záměr bude podroben zjišťovacímu řízení podle § 7 zákona, jehož účelem je určit, zda bude záměr posouzen v rámci úplného procesu EIA či nikoliv. V této fázi MČ Praha 7 využívá možnost se k záměru vyjádřit.

II. podporuje

- Stavbu Vltavské filharmonie jakožto moderního hudebního centra, které bude určeno nejen pro koncerty vážné hudby, ale nabídne i širokou škálu dalších aktivit pro volnočasové vyžití veřejnosti (ZUŠ, hudební knihovna, zkušebna atd.) i jako stavbu, která podníká a podpoří rozvoj dosud nezastavěného území Holešovice Bubny – Zátory, jednoho z nejvýznamnějších pražských rozvojových území na místě stávajícího železničního brownfieldu. Navržené řešení, které má potenciál být velkým přínosem pro českou kulturu, však nesmí být na úkor obyvatel, kteří místo denně využívají, a proto je ze strany kladen velký důraz také na veřejný prostor v okolí budovy, na jeho příznivé pobytové klimatické podmínky, bezbariérovost, prostupnost, variabilitu, jeho logické, funkční a dlouhodobě udržitelné uspořádání. Z tohoto postoje vyplývá řada níže uvedených připomínek.

III. požaduje

- Aby záměrem nedošlo v žádném z posuzovaných parametrů ke zhoršení životního prostředí v okolí stavby a tím i ke zhoršení životních podmínek obyvatel MČ Praha 7 v dnes již tak nadměrně dopravně přetížené lokalitě. Naopak MČ Praha 7 očekává, že zbudováním záměru spolu s úpravou jeho okolí budou dosavadní podmínky a životní prostředí v místě zásadním způsobem zkvalitněny. Aby se tak stalo v co největší možné míře, zformulovala MČ Praha 7 k záměru následující připomínky směřující k lepšímu začlenění záměru do stávající struktury města i k jeho lepší adaptabilitě na nové podmínky v budoucnosti.
- Aby ve zjišťovacím řízení byla porovnána variantní dopravní řešení zejm. vedení magistrály a jejich dopady na budoucí humanizaci magistrály a celkovou prostupnost územím pro všechny druhy dopravy; jedná se zejména o porovnání dopadů navrhovaného tunelového řešení vedení magistrály s případnou sjezdovou rampou v severovýchodním směru od Hlávkova mostu; dále o prověření omezení IAD v křižovatce Bubenská – Antonínská a aby byly prozkoumány případné přínosy tohoto řešení pro celkovou dopravní koncepci území.

- Aby návrh stavby i navazujících veřejných prostranství byl dlouhodobě udržitelný tedy nadčasový jako celek, nikoli jen svými technologiemi a kvalitou architektury stavby, ale i kvalitním a funkčním návrhem přiléhajících veřejných prostranství. Vzhledem k vysoké investici a dlouhodobé perspektivě stavby je třeba, aby byl návrh variabilní ohledně toků a kapacit motorové i bezmotorové dopravy a uměl reagovat na měnící se podmínky v místě. Návrh by měl být adaptovatelný na budoucí vizi humanizace magistrály po dostavbě městského okruhu, které by měly zajistit nižší intenzity automobilové dopravy, a naopak umožnit budoucí posílení pěších a cyklistických vazeb včetně jejich možného vyústění do území z různých směrů. Dopravní uzly musí být řešeny jako minimálně bariérové, s důrazem na maximální prostupnost, plynulost a bezpečí bezmotorové dopravy, tedy lidí pohybujících se zde pěšky či na kolech. Z tohoto úhlu pohledu se jeví jako nelogická fixace některých pěších tras, nevhodné umístění či absence přechodů pro chodce, bariérové prostorové oddělování komunikací a ramp od pěších ploch neumožňující budoucí adaptaci prostoru na jiné podmínky.
- Náměstí mezi objekty Vltavské filharmonie a Elektrickými podniky navrhnout jako jednotný, všemi směry dobře prostupný městský prostor, který umožní toky návštěvníků a obyvatel dle proměn tras a cílů. MČ Praha 7 považuje za zásadní při návrhu tohoto prostoru respektovat a podpořit vzájemnou pohledovou i komunikační pěší vazbu mezi těmito významnými budovami. Veřejný prostor nesmí být formován dle technologií a dopravních proudů automobilové dopravy, ale naopak dle jeho hlavního funkčního využití jakožto otevřeného, prostupného a snadno dostupného hlavního veřejného prostoru nové i stávající čtvrti. Technologie i automobilová doprava se v městském prostředí v sousedství takto významné stavby musí umět podřídít, rovněž případné řešení protiteroristických opatření nesmí být na úkor prostupnosti pěších uživatelů, proto MČ Praha 7 požaduje otevřít prostor východní hrany ulice Bubenská v co největší možné míře příčným pohybům pěších a zachovat otevřený průhled na ose obou významných budov bez bariérových vyvýšených záhonů, které využití prostoru trvale limitují.
- Ponechat v území maximální možné množství rostlého terénu a v případě zeminy umístěné na konstrukci zajistit její ideální mocnost pro výsadbu a kvalitní růst co možná největšího počtu velkých stromů. Toto opatření je nezbytně nutné pro maximální zmírnění fenoménu tepelného ostrova, jehož intenzita je již nyní v území záměru a jeho okolí nejvyšší v kontextu celého města Prahy. Realizace opatření pro zlepšení klimatu budou mít rozhodující vliv na budoucí obyvatelnost prostředí nově vznikající čtvrti i obytných čtvrtí stávajících. Nynější podoba záměru bohužel podmínky pro zlepšení klimatu v místě nezapracovává v dostatečné míře, neboť stavbou dochází k výraznému úbytku rostlého terénu a tím i k výraznému omezení možnosti umístění vzrostlé zeleně.
- Maximalizovat v záměru množství zeleně - přednostně stromů a stromořadí - ve všech k tomu vhodných místech včetně navazujícího území. K navýšení množství zeleně je třeba využít všech možností, a to kupříkladu i osázení přilehlých ulic stromořadími. Toto jsou nezbytné kroky vzhledem k v místě intenzivně působícímu fenoménu tepelného ostrova. V rámci vegetačních úprav je nezbytné navrhovat do veřejných prostranství především stromy, které výrazně zlepšují klimatické i pobytové kvality prostoru a navíc umožní jeho přehlednost a dobrou všesměrnou průchodnost. Veřejný prostor kolem záměru by měl umět nabídnout skladbu pro uživatele jednoznačně

identifikovatelných typů veřejných prostorů (náměstí, park, hřiště, pobytová plocha, vodní plocha atd.). Výsadby musí být provedeny dle Městského standardu plánování, výsadby a péče o stromořadí jako významného prvku modrozelené infrastruktury pro adaptaci na změnu klimatu.

- V maximální možné míře eliminovat dopady velice problematického východního portálu nově navržených tunelů, kde dojde k výrazné kumulaci negativních vlivů dopravy na okolní prostředí včetně zvýšení koncentrací škodlivin z výfukových plynů a hluku z dopravy. Je třeba maximálně zmírnit veškeré dopady na navazující a v současné době se rozvíjející obytnou blokovou zástavbu (rozsáhlý projekt obytných domů kolem areálu bývalého Vaňkova semenářství). Tento uzel je třeba kultivovat a znovu prověřit minimalizaci jeho nezbytného rozsahu a jeho návazností na přilehlá veřejná prostranství. Portál nesmí degradovat přiléhající prostor mezi zástavbou a Negrelliho viaduktem pouze na rozsáhlý mnohasměrný dopravní uzel, který není důstojnou součástí nově budované centrální části města v blízkosti památkově chráněných území ani vltavského městského nábřeží. Prostor při portálu by měl umožnit přístup z budoucí nové části města k řece a zároveň neomezovat prostupnost celého levobřežního nábřeží. Pěší plochy podél zástavby by měly být rozšířeny na úkor zbytkových ploch mezi komunikacemi.
- V novém návrhu nežádoucím způsobem neposilovat neměstský dopravní charakter prostoru. K tomu mimo jiné dochází zachováním stávajícího dopravního řešení „dálničního typu“ Bubenské ulice od Elektrických podniků dále na sever či návrhem nové bariérové mimoúrovňové rampy.
- Uvést parametry a trasování Bubenské ulice do souladu se schválenou Územní studií Holešovice Bubny – Zátory, což je pro území velice žádoucí jak funkčně, tak ekonomicky z hlediska uvolnění prostoru pro umístění dalších staveb. Nevyužití této příležitosti ke kýžené změně v rámci takto rozsáhlé výstavby navíc při provádění stavebních prací v celém rozsahu potřebných úprav této ulice je promarněnou příležitostí k odstranění její stávající nežádoucí dálniční podoby. Návrhem je v místě nesmyslně fixováno toto neměstské řešení na mnoho desítek let, ne-li na trvalo.
- Zmírnit dopady zátěže individuální automobilovou dopravou (především hluk a výfukové plyny) v ulici Bubenská snížením počtu jízdních pruhů pro individuální automobilovou dopravu na jeden pruh v každém směru. Je nezbytně potřeba v projektu zohlednit, že s touto komunikací přímo sousedí stávající obytná zástavba a dle Územní studie Holešovice Bubny – Zátory je předpokládána výstavba městských bytů i z její východní strany.
- Usilovat, aby budova i přes významný rozsah prosklených ploch byla v souladu s požadavky moderních staveb ekologicky úsporná. Prověřit možný vliv na teplotu, úroveň nočního osvětlení, úroveň hluku v okolí vlivem technologií stavby a vyhodnotit možnosti rozptýlení znečišťujících látek do okolí. Systém hospodaření s dešťovou vodou musí sloužit pro provoz budovy a údržbu přilehlých veřejných prostranství. Vyhodnotit vliv čerpání vody pro vytápění, chlazení a čerpání užitkové vody na VKP řeka a nadregionální biokoridor s ní související.
- V rámci plánu organizace výstavby i demoličních prací zajistit, aby nedocházelo ke zhoršení životního prostředí (kvalita ovzduší, hluk, noční osvětlení, aj.) v průběhu stavby a také k dopadům na obslužnost území v okolí Strossmayerova náměstí

a Bubenského nábřeží kapacitní městskou hromadnou dopravou. Při výstavbě, která potrvá několik let, nesmí dojít k přerušení provozu stanice metra Vltavská. Vzhledem k tomu, že si stavba vyžádá uzavření jižního vestibulu stanice metra Vltavská, je nutné, aby byl dobudován a zprovozněn severní vestibul metra a stanice metra tak zůstala po celou dobu stavby funkční. Při omezení tramvajové dopravy propojující obě stávající čtvrti Prahy 7, které by trvalo déle než 3 měsíce, je třeba zajistit náhradní vedení tramvajové trati ať už provizorní tramvajovou tratí v trase po nábřeží Kapitána Jaroše nebo nově plánovanou tratí při severním vestibulu stanice metra Vltavská v ose území Holešovice Bubny – Zátory mezi ul. Dělnická a Veletržní. Vzhledem k zásadnímu významu tohoto dopravního uzlu pro obslužnost Prahy 7 městskou hromadnou dopravou je naprosto nepřijatelné, aby došlo k souběžnému uzavření stanice metra Vltavská při současné výluce tramvajové dopravy. V souvislosti s vysokým zatížením lokality staveništní dopravou a z důvodu předpokládaných obrovských přesunů hmot v rámci tohoto záměru požaduje MČ P7 prověřit využití železnice.

- Doložit návrh provizorního uspořádání dopravy po dobu výstavby, která dle navrženého mimoúrovňového tunelového dopravního řešení na několik let redukuje možnou průjezdnost místem. MČ Praha 7 považuje za vhodné na tato omezení pro tranzitní dopravu v době výstavby navázat a nevracet se k původním kapacitám. Důvodem je především zlepšení životního prostředí v navazující obytné zástavbě.
- Aby ve zjišťovacím řízení byla porovnána variantní dopravní řešení zejm. vedení magistrály a jejich dopady na budoucí humanizaci magistrály a celkovou prostupnost územím pro všechny druhy dopravy; jedná se zejména o porovnání dopadů navrhovaného tunelového řešení vedení magistrály s případnou sjízdnou rampou v severovýchodním směru od Hlávkova mostu; dále o prověření omezení IAD v křižovatce Bubenská – Antonínská a aby byly prozkoumány případné přínosy tohoto řešení pro celkovou dopravní koncepci území.

Tím, že OCP MHMP vydává závěr zjišťovacího řízení v tom smyslu, že záměr podléhá posouzení, budou připomínky a požadavky MČ P7 prověřeny v Dokumentaci a případně zapracovány jako podmínky závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Hygienická stanice hlavního města Prahy (dále jen „HSHMP“) konstatuje, že Oznámení záměru stavby „Vltavská Filharmonie, Praha 7“ není zpracováno v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví. V rámci řešeného území není dle předloženého oznámení doloženo, že záměr nebude mít negativní vliv na veřejné zdraví.

V posuzovaném oznámení záměru – kvalita na ovzduší a klima je uvedeno, že lze v okolí čekat možné ovlivnění kvality ovzduší, a to především ve fázi výstavby záměru, kde je uvedeno, že podrobné posouzení v odborné studii se předpokládá v rámci dokumentace EIA. Dále je zde uvedeno, že nelze předpokládat významnější negativní vliv na kvalitu ovzduší zájmového území. Dále je v tomto posouzení záměru řešen hluk z výstavby i provozu. V souvislosti s výstavbou a provozem záměru je možné definovat následující typy zdrojů hluku: Fáze výstavby, fáze provozu (liniové, stacionární zdroje) – zde je uvedeno, že bude detailně

řešeno výpočty v rámci akustické studie, s jejíž zpracováním se počítá v rámci dokumentace EIA. V tomto posouzení záměru jsou také řešeny vibrace, kde je uvedeno, že k lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje, tyto vlivy se budou projevovat především v těsné blízkosti staveniště, a to pouze pro dočasnou/omezenou dobu. Navržený tunel na nábreží Kapitána Jaroše pod zastavěným územím a jinými dopravními systémy bude hloubený. Samostatná realizace tunelu by tak neměla představovat (v porovnání s tunely raženými) významný zdroj vibrací ve fázi výstavby. Vlastní provoz záměru nebude zdrojem vibrací, které by mohly mít nepříznivý vliv na okolí. Vliv vibrací z automobilové dopravy záměru či provozních zařízení (např. chladící, vzduchotechnické jednotky, proudové ventilátory pro podélné větrání navrženého tunelu) na okolní zástavbu se nepředpokládá. Součástí záměru jsou kolejové úpravy tramvajové trati v délce 589 m v úseku Antonínská – Bubenské nábreží, 270 m v úseku Hlávkův most – Bubenská a 61 m spojovací větve v křižovatce Antonínská x Bubenská. Ve stavební konstrukci tramvajové trati budou aplikovány prvky omezující šíření vibrací do okolí, dnes užívané na obdobných stavbách v zastavěném území. Tramvajová trať je navržena jako upevnění žlábkových kolejnic NT-1 prostřednictvím upevňovadel a pomocných práčků k betonové desce. V konstrukčních vrstvách je uvažováno použití antivibračních rohoží tloušťky cca 25 mm. Vznik vibrací, které by při provozu tramvajové trati negativně ovlivňovaly stávající obytné objekty, se proto nepředpokládá. Obdobně jako v případě tramvajové trati jsou řešena antivibrační opatření v rámci stavby viaduktu. Pod kolejovým ložem bude položena antivibrační rohož tloušťky 22 mm. Tento výrobek bude v souladu s požadavky drážního úřadu. Antivibrační rohož bude položena svisle, v návaznosti na rohož položenou na mostě přes Bubenské nábreží při rekonstrukci Negrelliho viaduktu a bude protažena přes zemní těleso až do prostoru stanice Bubny. V posouzení záměru není řešen vliv provozu Vltavské filharmonie na nejbližší chráněné venkovní prostory stavby. Vzhledem k výše uvedenému není oznámením záměru doloženo, že by nemělo dojít ke zhoršení podmínek pro okolní životní prostředí, zejména ve vztahu k přípustné emisní, hlukové a vibrační zátěži. Není tedy doloženo, že záměr nepředstavuje žádné riziko pro složky životního prostředí ani veřejného zdraví. Na základě výše uvedených skutečností lze konstatovat, že záměr je třeba podrobit dalšímu posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb., protože není doloženo, že záměr nebude mít žádné negativní vlivy na životní prostředí a nedojde ke zvýšení zdravotního rizika ve smyslu ohrožení zdraví obyvatel v okolí. HSHMP vzhledem k výše uvedenému požaduje k záměru doložit: Podrobné akustické posouzení všech akustických zdrojů, včetně dopravy a posouzení vibrací pro nejbližší chráněné venkovní prostory staveb a podrobné posouzení vlivu na ovzduší.

OCP MHMP vzal vyjádření HSHMP při formulaci tohoto závěru zjišťovacího řízení na vědomí.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčený orgán konstatuje následující:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, z hlediska nakládání s odpady, z hlediska myslivosti a z hlediska lesů a lesního hospodářství:

Bez připomínek.

Z hlediska ochrany ovzduší:

Vytápění S1 je navrženo tepelnými čerpadly voda/voda, vzduch – voda a napojením na horkovod. Vytápění provozní jednotky v S2 je uvažováno elektrickými přímotopy. Vytápění obchodních jednotek na S3 je navrženo tepelnými čerpadly vzduch – voda a elektrickým ohřevem. V rámci S4 budou upraveny silniční a tramvajové trasy a realizovány nové cyklostezky. Vytápění S5 je navrženo napojením na stávající výměňkovou stanici. Vytápění obchodní jednotky pod S6 je navrženo tepelnými čerpadly vzduch – voda a elektrickým dohřevem. V předloženém oznámení je záměr posuzován pro stávající stav (2024), fázi výstavby (cca 2027-2032) a fázi provozu (od 2032). Očekávaný počet jízd vozidel nad 3,5 t je odhadován ve výši 258 jízd. Celkový objem dopravy generovaný předmětným záměrem je předpokládán ve výši 725 jízd všech vozidel v každém směru za den. Realizací záměru Vltavské filharmonie dojde k nezbytnému zásahu do stávající dopravní infrastruktury, týkající se všech druhů městské dopravy, zejména v ulici Bubenská, Antonínská, Za Viaduktem a na nábřeží Kapitána Jaroše.

V rámci Vltavské filharmonie má být instalován záložní zdroj elektrické energie, tj. dieselagregát o předpokládaném jmenovitém příkonu v palivu 3 000 kW, el. výkon 1 500 kVA, umístěný v 1. PP. Zároveň je v oznámení uvažováno s dieselovými čerpadly, jejichž předpokládaný tepelný příkon nebyl v předmětném oznámení uveden. Pro další stupně projektového řízení bude třeba upřesnit řešení odtahu spalin.

Uvedený dieselagregát je vyjmenovaným stacionárním zdrojem znečišťování ovzduší uvedeným pod kódem 1.2. v příloze č. 2 zákona o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb. (dále jen zákon). Závazné stanovisko k umístění i provedení stavby a povolení provozu bude vydávat OCP MHMP jako příslušný orgán ochrany ovzduší. OCP MHMP upozorňuje, že s ohledem na očekávané imisní příspěvky krátkodobých imisních koncentrací NO₂ a strategický cíl hlavního města Prahy, kterým je dosažení legislativou stanovené kvality ovzduší na celém území a její trvalé udržení, vyžaduje instalaci dieselagregátů vybavených motorem splňujícím hodnoty měrných emisí srovnatelných s min. emisní normu EU Stage IIIA (cca 4 g/kWh).

Dle údajů map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (pětiletý průměr 2018-2022) dosahují v dotčené lokalitě max. průměrné roční koncentrace NO₂ úrovně 27,3 µg/m³, polétavého prachu frakce PM₁₀ úrovně 23 µg/m³, PM_{2,5} úrovně 16,2 µg/m³ a benzenu úrovně 1,3 µg/m³. Průměrná roční imisní koncentrace benzo(a)pyrenu (B(a)P) vykazuje max. hodnotu 0,9 ng/m³. U průměrných denních koncentrací PM₁₀ je 36. nejvyšší hodnota na úrovni 40 µg/m³. V zájmovém území nedochází k překračování imisních limitů.

Rozptylová studie nebyla k oznámení záměru přiložena. Podle informace vyplývající z předloženého oznámení záměru je počítáno s vypracováním rozptylové studie v rámci dokumentace EIA.

Pro fázi výstavby byla v kap. B.I. 6. formulována obecná doporučení pro minimalizaci vlivů na ovzduší. OCP MHMP požaduje v následujícím stupni PD stanovit komplexní soubor opatření na účinné omezování prašnosti během výstavby záměru. V souladu s Akčním plánem k PZKO 2020+ Aglomerace Praha CZ01, schváleným usnesením Rady hlavního města Prahy č. 2529 ze dne 19.09.2022 (opatření PZKO_2020_P21) doporučuje OCP MHMP aplikovat postupy pro omezování prašnosti ze stavebních činností a ze stavebních strojů, které jsou obsaženy

v metodickém pokynu odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností ze září roku 2019, který je zveřejněn na webové stránce Ministerstva životního prostředí https://www.mzp.cz/cz/zdroje_znecistovani_ovzdusi.

- Materiály, u nichž je vysoké riziko prášení, musí být uloženy ve vhodných uzavíratelných obalech nebo musí být skladovány nejlépe v krytých prostorech. Důležité je jejich co nejrychlejší zpracování. Nepotřebné zbytky musí být co nejrychleji odvezeny ze staveniště.
- Lešení kolem stavebních objektů vybavit protiprašnými sítěmi, zabraňujícími šíření prašnosti do okolí.
- Při nakládce a vykládce materiálů musí být minimalizovány spádové výšky.
- Odkryté suché a sypké plochy a deponie musí být skrápěny (zvlhčovány), a to zejména při větrném počasí (překračuje-li rychlost větru 5 m/s).
- Plochy, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, musí být osázeny co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná. Tam, kde není možné vysadit vegetaci, je nutné požadovat použití jutového plátna, mulče či aplikaci jiných řešení pro zvýšení soudržnosti povrchu. Plochy určené k následnému zpevnění je nutné dočasně zhutnit.
- Musí být dodržována zásada čištění vozidel vyjíždějících na vozovku (vhodná jsou např. šterková lože, případně roštové pásy, které pomocí otřesů odstraňují nečistoty z podvozku nákladních automobilů).
- Staveništní plochy musí být pravidelně čištěny, a to v závěru každého dne nebo po ukončení prací, respektive odjezdu stavebních strojů a nákladních vozidel. Čištění staveništních ploch a komunikací musí být prováděno zásadně mokrou cestou.
- Všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm musí být při větrném počasí (např. překračuje-li rychlost větru 5 m/s) zakryty, případně skrápěny.
- Pravidelně musí být kontrolován technický stav strojní techniky i podmínek na staveništi (technický stav hrazení, povětrnostní podmínky, dostupnost protiprašných opatření před zahájením jednotlivých etap stavebních prací).
- Musí být používány pouze nesilniční pojízdné stroje (bagry, rypadla, nakladače, jeřáby, buldozery atd.) splňující alespoň emisní Etapu IIIA (Stage IIIA). Pokud nelze prokázat úroveň plnění emisní Etapy, musí být prokázáno, že byl nesilniční pojízdný stroj vyroben po 31.12.2007.
- V případě, že nesilniční pojízdný stroj nesplňuje mezní hodnoty emisí odpovídající úrovni Etapy IIIA, nebo byl vyroben před 31.12.2007, musí být dovybaven alespoň filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy či obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem EU.
- Musí být používána nákladní vozidla splňující alespoň emisní normu EURO V. Pokud nelze prokázat úroveň plnění mezních hodnot emisí, musí být prokázáno, že vozidlo bylo vyrobeno po 01.10.2008.
- V případě, že nákladní vozidlo nesplňuje mezní hodnoty emisí EURO V nebo bylo vyrobeno před 01.10.2008, musí být dovybaveno alespoň filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy či obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem EU.

Po prostudování předloženého oznámení záměru orgán ochrany ovzduší konstatuje, že při dodržení opatření pro minimalizaci prašnosti budou dopady realizace záměru a následný provoz minimální. Vzhledem k rozsáhlosti záměru, předpokládané době výstavby, umístění v hustě zastavěné části města a výrazné intenzitě dopravy v oblasti, však OCP MHMP požaduje, aby do dokumentace EIA byla zahrnuta rozptylová studie. Tato studie by měla vyhodnotit vliv výstavby a provozu záměru na kvalitu ovzduší a zároveň posoudit účinnost navržených opatření pro minimalizaci prašnosti.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

K předmětnému oznámení nemá OCP MHMP připomínky a považuje ho za dostatečně zpracované. Pro daný záměr v rámci dokumentace EIA požadujeme dopracování hodnocení vlivů zamýšleného zásahu (záměru) na zájmy chráněné zákonem č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (ve smyslu § 67 zákona). Toto hodnocení je stěžejním podkladem pro vydání jednotného environmentálního stanoviska, respektive jiných správních aktů orgánu ochrany přírody.

Z hlediska ochrany vod:

Hlavním stavebním objektem je vlastní budova filharmonie o 3 podzemních a 6 nadzemních podlažích. Budova bude mít čtvercový půdorys a kapacitu hlavního sálu 1 800 míst k sezení. Komorní sál bude mít kapacitu přibližně 500 míst k sezení a multifunkční sál přibližně 620 míst k sezení nebo 1 200 míst ke stání. Součástí záměru bude protipovodňová ochrana, která bude zajištěna nábrežní stěnou, v místě přerušení bude zajištěna individuální ochranou ve stávající stopě. Vlivem vyvolaných terénních úprav a nově budovaných stavebních konstrukcí bude možné současné hrazení v linii zábradlí podél chodníku zcela zrušit a mobilní hrazení u pilíře Negrelliho viaduktu částečně využít a částečně zrušit. Linie protipovodňové ochrany bude nahrazena přirozenými liniemi v rámci pevných neprůtočných nábrežních zdí areálu budovy filharmonie. Na východní straně budovy filharmonie u Negrelliho viaduktu bude zkrácena stávající trasa protipovodňové ochrany a bude v podzemní části napojena na podzemní konstrukce filharmonie. V lici zdi filharmonie bude osazena drážka pro montáž hradidel protipovodňové ochrany. Mobilní hrazení budou chránit též sloupy podpírající střechu budovy filharmonie na nově budovaném chodníku nábreží. Účelem tohoto mobilního hrazení je především ochrana před mechanickým poškozením předměty nesenými vodou. Záměr předpokládá významnou změnu v koncepci dopravní a technické infrastruktury.

K vytápění objektu filharmonie budou využita tepelná čerpadla systému voda/voda (odběr povrchové vody z Vltavy) a vzduch/voda. V hlavním objektu budou zřízeny osobní a nákladní výtahy, některé z výtahů budou využívat hydraulickou technologii zdvihu. Součástí záměru je i realizace retenčních nádrží s akumulačním prostorem. Bude se jednat o retenční nádrž Sever o celkovém objemu 243 m³, z čehož akumulační prostor tvoří přibližně 130 m³, dále půjde o retenční nádrž Jih o celkovém objemu 462 m³ s akumulačním prostorem přibližně 200 m³. Akumulovaná srážková voda bude sloužit jako užitková pro splachování toalet a závlahu zeleně. Přebytky vody budou regulovaně odváděny do Vltavy. Pro provoz tunelu jsou navrženy nádrže pro kontaminovanou vodu a požární nádrže včetně čerpacího objektu. Srážkové vody z prostoru tunelu, které nebudou kontaminovány, budou odváděny do Vltavy. Založení tunelových trub je navrženo se zohledněním vlivu možných hydrostatických vztlakových sil při povodni. Pro

potřeby realizace a provozu nasávacích a vypouštěcích objektů v nábřeží je nutná prohrábka dna Vltavy v délce přibližně 290 m. Odvodnění komunikací je navrženo do Vltavy.

V rámci souboru staveb jsou navržena vodní díla (protipovodňová opatření, sítě vodovodů a kanalizací včetně jejich přeložek, objekty pro hospodaření se srážkovými vodami, stavby, jimiž se zřizují, mění nebo upravují koryta vodního toku). Navrhovaný objekt Vltavské filharmonie bude zásobován pitnou vodou z nově navrženého veřejného vodovodního řádu prostřednictvím nové vodovodní přípojky. Zásobování požární vodou uvažuje s použitím vody čerpané z Vltavy (odběrný břehový objekt) do požární nádrže. Odpadní vody z objektu filharmonie budou odváděny do překládané stoky jednotné kanalizace pro veřejnou potřebu dvěma novými přípojkami. Vnitřní instalace objektu budou vybaveny zařízením na recyklaci šedé vody, která bude po úpravě využívána na splachování WC a pisoárů. Pro stejné účely bude částečně využita i zachycená srážková voda. Objekt filharmonie bude vybaven záložním zdrojem elektrické energie – dieselagregátem o výkonu 1,5 MVA.

Řešené území se částečně nachází ve stanoveném záplavovém území, jehož převážná část je chráněná protipovodňovými opatřeními zajišťovaným městem. Okrajová část řešeného území se nachází v aktivní zóně záplavového území.

Z hlediska ochrany vod se nepožaduje projednání záměru v dalších stupních procesu EIA.

OCP MHGMP upozorňuje, že:

- V aktivní zóně záplavového území jsou omezeny činnosti podle ust. § 67 vodního zákona;
- ve všech fázích výstavby záměru a ve fázi jeho provozu je třeba zachovat ochrannou funkci protipovodňových opatření zajišťovaných městem;
- čerpání podzemní vody za účelem snížení její hladiny vyžaduje povolení vodoprávního úřadu podle ust. § 8 odst. 1 písm. b) bod 3 vodního zákona;
- odběr povrchových vod vyžaduje povolení k nakládání s vodami podle ust. § 8 odst. 1 písm. a) bod 1 vodního zákona;
- čerpání povrchových vod a jejich následné vypouštění do těchto vod za účelem získání tepelné energie vyžaduje povolení k nakládání s vodami podle ust. § 8 odst. 1 písm. d) vodního zákona;
- při zacházení se závadnými látkami ve fázi provádění stavby i ve fázi v provozu záměru je uživatel závadných látek povinen dodržovat povinnosti podle ust. § 39 vodního zákona;
- prohrábka dna Vltavy vyžaduje povolení podle ust. § 14 odst. 1 písm. b) vodního zákona, pokud by se nejednalo o činnost prováděnou správcem vodního toku.

OCP MHMP vzal vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí při formulaci tohoto závěru zjišťovacího řízení na vědomí.

Povodí Vltavy, státní podnik požaduje záměr dále posuzovat dle zákona č. 100/2001 Sb. Ve vyjádření je pospán záměr a dále jsou uvedeny požadavky na obsah Dokumentace, kdy Povodí Vltavy, státní podnik požaduje v Dokumentaci uvést následující:

- Posouzení teplotního ovlivnění povrchových vod ve významném vodním toku Vltava vlivem užívání povrchových vod pro účely chlazení a vytápění objektu Vltavská filharmonie v průběhu roku (v měsíčním kroku) a při špičkovém návrhovém výkonu, a to včetně odvození předpokládaného množství odebíraných vod pro tyto účely

($Q_{\max} \text{ l.s}^{-1}$, $Q_{\max} \text{ m}^3 \text{ m}^{-1}$ a $Q_{\max} \text{ tis.m}^3 \text{ rok}^{-1}$) z jezové zdrže vodního díla Troja-Podbaba. Správce vodního toku upozorňuje, že při mimořádných manipulacích na vodním díle „Troja – Podbaba“, resp. vodních dílech Vltavské kaskády, kdy bude znemožněn nebo omezen odběr vody z významného vodního toku Vltava (např. z důvodu poklesu hladiny v jezové zdrži), není povinností vlastníka vodního díla „Troja – Podbaba“, respektive státního podniku Povodí Vltavy, který má k vodnímu dílu právo hospodařit, provést opatření k zajištění předmětného nakládání s povrchovými vodami.

- Upřesnění způsobu provozu filtračního zařízení odběrného zařízení povrchové vody *SI.SO06.06*, a to zejména při jeho údržbě (např. praní filtru, způsob zneškodňování použitých vod).
- Podrobný popis stavebních úprav „Kolektoru pro výtlač z metra včetně uklidňovací komory“ a zahrnující mj. demolici stávajícího výtlačného potrubí včetně vrtu a výtlačku napojeném do veřejné kanalizace (pozn.: součástí posouzení bude upřesnění druhu čerpaných vod z odvodnění traťového předělu a jejich množství).
- Hydrotechnický výpočet prokazující, že realizací záměru (včetně doprovodných staveb) nedojde ke změně odtokových poměrů. Výpočet bude proveden pro celý dotčený profil významného vodního toku Vltava.
- Návrh parametrů plavební cesty, umístění nové plavební dráhy do koryta vodního toku, parametry prohrábky, včetně zhodnocení vlivu této části záměru na životní prostředí. pozn.: Správce povodí upozorňuje, že předpokládaná „prohrábka dna koryta významného vodního toku Vltava na úroveň 179,0 m n. m. podél břehu v úseku přibližně mezi Hlávkovým mostem a Negrelliho viaduktem“ povede ke změně fyzikálních poměrů (hydromorfologických parametrů) dotčeného útvaru povrchových vod, které by mohly mít za následek zhoršení ekologického potenciálu útvaru povrchové vody, tj. záměr by mohl podléhat výjimce dle ustanovení § 23a odst. 8 vodního zákona. Vzhledem k těmto skutečnostem by dokumentace měla obsahovat podrobné informace o rozsahu této části záměru a jeho vlivu na životní prostředí.
- Podrobnosti nově navržené linie protipovodňových opatření, včetně prověření způsobu napojení na stávající PPO.
- Zhodnocení ovlivnění podzemních vod při realizaci stavby i při jejím užívání a případná navrhovaná opatření.
- Návrh záměru tak, aby umísťované stavby respektovaly ustanovení § 67 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- Záměr bude uveden do souladu se zásadami uvedenými v Plánu pro zvládnutí povodňových rizik v povodí Labe.

OCP MHMP vzal vyjádření Povodí Vltavy, státního podniku při formulaci tohoto závěru zjišťovacího řízení na vědomí.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (dále též „DPP“) konstatuje, že záměr zahrnuje zásadní stavební úpravu lokality u stanice metra Vltavská s významným zásahem do tramvajových tratí, o čemž DPP se zástupci oznamovatele řešícími dotčený projekt opakovaně jednal, avšak s politováním je nucen konstatovat, že připomínky a požadavky DPP nebyly nikdy akceptovány.

V předloženém oznámení EIA shledává z hlediska tramvajové dopravy zejména tyto nedostatky:

- Záměr je předložen v jedné variantě, která neodpovídá požadavkům DPP na dopravní řešení v lokalitě sdělovaným k předmětnému záměru již od počátku jeho přípravy. Záměr přestavby uzlu u stanice Vltavská včetně prostoru pro budovu Filharmonie oznamovatel poprvé zveřejnil v rámci Územní studie Holešovice – Bubny – Zátory, ke které se DPP písemně vyjádřil stanoviskem č. 100630/33P1592/1594 ze dne 7.10.2019, ve kterém výslovně vyjádřil nesouhlas s navrženou podobou výstavby u stanice metra Vltavská, avšak vyjádření bylo do projektu později nazvaného Vltavská Filharmonie zapracováno pouze v některých aspektech, celkově nedostatečně. Podoba předložená v oznámení EIA tak vyvolává dojem, že oznamovatel, respektive jeho smluvní zpracovatel nezpracoval záměr ve variantách, neboť nechtěl splnit požadavky některých dotčených orgánů a institucí.
- Konkrétně nejzásadnější chybou v záměru je navržená změna nivelety tramvajové trati v Antonínské ulici. Ta byla v roce 2022 prověřena akustickou studií s výsledkem, že se jedná o řešení nevyhovující dle platné legislativy a vyžadující zcela neakceptovatelná omezení tramvajového provozu. Při zachování současné intenzity tramvajového provozu docházelo k překročením hlukových limitů. Posouzení hluku z tramvajové dopravy není v předloženém oznámení vůbec obsaženo, tento fakt je tak zatajen před dotčenými orgány ve zjišťovacím řízení a tyto jsou předložením oznámení bez odborných studií uvedeny oznamovatelem v omyl.
- Křižovatka ulice Antonínská a Bubenská je nově navržena jako úrovnňová řízená SSZ, což je řešení dle odborného stanoviska DPP nevhodné a akceptovatelné pouze za předpokladu, že bude na křižovatce zajištěna absolutní preference tramvajové dopravy. Posouzení SSZ na křižovatce není doloženo, nelze tedy ověřit podmínku preference tramvajové dopravy, která vzhledem k tvaru křižovatky nebude snadná a odkládání této problematiky do dalších stupňů dokumentace může zkreslit výsledky zjišťovacího řízení a uvést dotčené orgány v omyl při posuzování záměru.
- Bubenská ulice je navržena v profilu 2+2 jízdní pruhy v trase kopírující vedení projektem rušené mostní estakády s úpravou nivelety, toto opatření je zřejmě voleno z důvodu výhod při hlukovém posouzení automobilové dopravy, generuje však nevhodné směrové a výškové řešení tramvaje a nelze s ním ze strany DPP souhlasit v předložené podobě. Obdobně i ulice Antonínská je řešena v profilu, který je zjevně z hlediska šířkového uspořádání a geometrie tramvajové trati nevyhovující a v dokumentaci oznámení se nachází i vzájemné rozpory mezi řešením zobrazeným v situacích a v příčných řezech, kde se objevuje jinde v oznámení nepopsaná protihluková bariéra v rozměrech, které problém s hlukem zjevně neřeší. DPP nesouhlasí s uspořádáním dotčených ulic dle předloženého oznámení. V prostoru zastávek tramvajů u stanice metra Vltavská dochází ke zhoršení sklonových poměrů nástupišť tramvajových zastávek vynuceným zvětšením podélného sklonu kvůli změně nivelety v Antonínské ulici. Řešení napojení tramvajové trati z nově budovaného podjezdu pod žst. Praha – Bubny do ulice Bubenské nábřeží je v principu možné a podjezd jako takový byl koordinován, nicméně nebylo s DPP technicky projednáno a ani zde nelze dle předloženého oznámení posoudit, zda zde bude zajištěna ze strany DPP požadovaná preference MHD ani jak se trasování projeví na jízdní době tramvajů.

Tramvajová trať musí svým povrchem, směrovým a výškovým uspořádáním umožňovat pravidelný provoz kloubových autobusů. Zvolený zákryt TT musí být neklouzavý a hrubší povrch může být akustickou zátěží. Cyklooprava musí být z hlediska kongescí důsledně oddělena od koridorů kolejové dopravy a vedena v trasách i mimo plochy nástupišť MHD.

- DPP je nucen konstatovat, že záměr dle předloženého oznámení nebyl s DPP řádně projednán a obsahuje prvky, se kterými nelze ze strany DPP souhlasit. Současně DPP konstatuje, že záměr má v předložené podobě výrazná rizika z hlediska vlivu na životní prostředí, zejména by způsobil navýšení hlukové zátěže obyvatel obytných domů nad platné hlukové limity. Současně záměr zhoršuje podmínky městské hromadné dopravy, která by měla být pro zamezení zhoršování životního prostředí obyvatel měst naopak preferována. Dále DPP upozorňuje, že vzhledem k rozsahu záměru by měly být již ve stupni oznámení EIA rozpracovány zásady organizace výstavby, neboť akce vyvolá značná a dlouhodobá omezení v lokalitě, a to nejen z hlediska městské dopravy, ale také z hlediska komfortu pro obyvatele.
- Vzhledem k tomu, že předložené oznámení záměru obsahuje ze strany DPP neodsouhlasené úpravy tramvajových tratí v předmětné lokalitě a není doložena jejich realizovatelnost přes opakovanou snahu o jednání ze strany DPP, zaujímá DPP k předloženému oznámení EIA nesouhlasné stanovisko. DPP požaduje zastavení zjišťovacího řízení a předložení nového oznámení ve variantách, z nichž alespoň jedna bude akceptovat oznamovateli známé požadavky DPP v řešeném území. Alternativně, pokud oznamovatel uvedený postup nezvolí, požaduje DPP vydání nesouhlasného závěru zjišťovacího řízení a řádné posouzení vlivů akce na životní prostředí, v rámci kterého budou zpracovány a předloženy varianty, z nichž DPP může souhlasit pouze s takovým řešením, které bude s DPP řádně projednáno.
- Zájmové území akce Vltavská filharmonie zasahuje do ochranného pásma metra (OPM) a obvodu dráhy metra (ODM) trasy metra C, přičemž dosud nebyla dořešena problematika zásahu do objektů a zařízení metra, což může vyvolávat pochybnosti o posouzení budoucího stavu.

Tím, že OCP MHMP vydává závěr zjišťovacího řízení v tom smyslu, že záměr podléhá posouzení, budou připomínky a požadavky DPP prověřeny v Dokumentaci a případně zapracovány jako podmínky závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Arnika – Centrum pro podporu občanů (dále též „Arnika“) požaduje, aby u záměru proběhl proces posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) včetně posouzení variant urbanisticko-dopravního řešení. Arnika dále uvádí, že v rámci EIA se posuzují vlivy plánovaných staveb, zařízení a činností na veřejné zdraví a životní prostředí. Zkoumají se např. vlivy na živočichy, rostliny, půdu, vodu, ovzduší a veřejné zdraví. Vlivy se zkoumají jak samostatně, tak ve vzájemných souvislostech. Hodnotí se vlivy po celou dobu existence záměru od jeho přípravy přes jeho provádění a provozování až po jeho likvidaci.

Arnika konstatuje, že proces EIA je potřebný z následujících důvodů:

1. Velikost a význam projektu

- Rozsah a měřítko projektu: Vltavská filharmonie je velký a komplexní projekt, který zahrnuje výstavbu rozsáhlé budovy s významným kulturním a veřejným využitím. Její velikost a komplexnost samy o sobě vyžadují důkladné posouzení dopadů na životní prostředí, aby se zajistilo, že všechny potenciální vlivy budou správně identifikovány a vyhodnoceny.
- Případný dopad na okolí: Nová filharmonie může mít značný dopad na okolní urbanizované a životní prostředí, navrženy jsou výrazné změny v dopravním režimu, což může mít zásadní dopady na infrastrukturu a dopravní zátěž okolí.

2. Možné dopady na klimatické a ekologické faktory

- Emise a energetická náročnost: Výstavba a provoz filharmonie mohou mít významný vliv na emise skleníkových plynů a energetickou náročnost. Plné posouzení EIA by umožnilo podrobnou analýzu těchto aspektů a navrhnout opatření ke zmírnění vlivu na klima.
- Změna mikroklimatu: Záměr se nachází v místě tepelného ostrova města. Výstavba velké budovy může ovlivnit mikroklima v oblasti, což zahrnuje například změny v teplotních a vlhkostních podmínkách. EIA by mohla pomoci lépe pochopit a zmírnit tyto potenciální změny.

3. Dopady na krajinný ráz a památkovou ochranu

- Estetický a vizuální dopad: Umístění nové budovy v blízkosti památkových zón a historických oblastí může ovlivnit vzhled a charakter městské krajiny. EIA by mohla poskytnout podrobný pohled na to, jak projekt ovlivní historické a kulturní hodnoty regionu.
- Ochrana památek: Vzhledem k blízkosti památkové rezervace a zóny je důležité zajistit, aby projekt nezpůsobil nevratné škody na historických nebo kulturních hodnotách. EIA by zahrnovala detailní analýzu a navrhla opatření na ochranu těchto hodnot.

4. Dopady na místní komunitu a kvalitu života

- Sociální a ekonomické vlivy: Projekt může mít vliv na sociální strukturu a ekonomickou situaci místních obyvatel. To zahrnuje možné zvýšení nákladů na bydlení, změny v místní infrastruktuře a další faktory ovlivňující kvalitu života. EIA by mohla poskytnout analýzu těchto aspektů a navrhnout opatření na zmírnění negativních dopadů.
- Hluk a světelné znečištění: Vyhodnocení vlivů na místní komunitu by zahrnovalo analýzu potenciálního hluku a světelného znečištění, které by mohlo ovlivnit obyvatele v blízkém okolí. EIA by umožnila identifikovat a navrhnout opatření na minimalizaci těchto vlivů.

5. Zajištění transparentnosti a účasti veřejnosti

- Veřejné připomínky: Plné posouzení EIA umožňuje zapojení veřejnosti a zohlednění jejich obav a návrhů. To může zajistit, že projekt bude zohledňovat zájmy a potřeby místních obyvatel, což může přispět ke zmírnění jeho dopadů na životní prostředí a obyvatele i k jeho akceptaci.

6. Posouzení opatření v průběhu stavby. U stavby takového rozsahu, jako je Vltavská filharmonie, může být v průběhu výstavby řada dopadů na životní prostředí, obyvatele a infrastrukturu:

- Praxe a hluchnost: Během stavby se obvykle vyskytuje vysoká úroveň hluchnosti, která může ovlivnit kvalitu života obyvatel v okolí. Hluk může pocházet ze strojů, stavebních vozidel a pracovních operací.
- Prašnost a znečištění ovzduší: Stavební práce mohou generovat prach a další znečišťující látky, které mohou zhoršit kvalitu vzduchu v okolí. To může mít negativní vliv na zdraví obyvatel a místní ekosystémy.
- Emise z dopravy a strojů: Používání stavebních strojů a vozidel může přispět k emisím skleníkových plynů a dalších znečišťujících látek.
- Využití a znečištění vody: Výstavba může zahrnovat velké množství vody pro různé účely (např. betonování). Pokud není správně řízena, může docházet k znečištění povrchových a podzemních vod.
- Odpad a odstraňování materiálů: Stavba produkuje množství odpadu, který musí být správně tříděn a likvidován. Nedostatečná správa odpadů může vést k nelegálnímu dumpingování a kontaminaci půdy.
- Změny v dopravních trasách: Pro potřeby stavby mohou být dočasně změněny dopravní trasy, což může ovlivnit místní obyvatelstvo i lokální ekonomiku (obchody a služby v místě).
- Spotřeba materiálů a energie: Velké stavební projekty vyžadují značné množství materiálů a energie, což může mít vliv na dostupnost a ceny těchto zdrojů.
- Vytváření odpadu: Během výstavby může být vyprodukováno velké množství stavebního odpadu, který musí být řádně zpracován a recyklován, aby se minimalizovaly negativní dopady na životní prostředí.

Závěr:

Plné posouzení dopadů na životní prostředí (EIA) je nezbytné pro komplexní a důkladné posouzení všech aspektů projektu Vltavské filharmonie. Zajistí, že budou identifikovány a zmírněny potenciální negativní dopady na klima, krajinný ráz, památkovou ochranu a kvalitu života obyvatel. Takové posouzení také přispěje k transparentnosti procesu a zohlednění veřejných zájmů a obav.

Arnika uvádí, že posouzení variant urbanisticko-dopravního řešení a jejich vlivů na životní prostředí (EIA) je potřebné z následujících důvodů:

Posouzení různých variant urbanistického a dopravního řešení pro projekt Vltavské filharmonie je klíčové z několika důvodů, zejména s ohledem na udržitelnost a integraci různých způsobů dopravy. Hlavní důvody, proč je důležité zahrnout všechny dopravní režimy včetně pěší a cyklistické dopravy:

1. Udržitelnost a ekologické aspekty

- Snížení emisí a znečištění: Udržitelné dopravní řešení, které podporuje pěší, cyklistickou dopravu a veřejnou dopravu, může pomoci snížit emise skleníkových plynů a znečištění ovzduší. Pěší a cyklistická doprava má nižší ekologický dopad než automobilová doprava, což přispívá k ochraně životního prostředí.
- Podpora ekologických způsobů dopravy: Integrace cyklistických a pěších tras do dopravního řešení a jejich nejvíce uživatelsky přívětivé řešení může podpořit ekologicky šetrné způsoby dopravy, čímž přispěje k celkovému zlepšení kvality života v oblasti.

2. Efektivita a kapacita dopravy

- Zvládnutí zvýšeného dopravního zatížení: Při velkých kulturních událostech nebo koncertech se očekává zvýšený počet návštěvníků. Hodnocení různých dopravních variant pomůže efektivněji řídit dopravní tok a minimalizovat zácpy, což přispěje k hladkému fungování dopravy.
- Optimalizace přístupnosti: Zajištění, že různé dopravní režimy (automobilová, veřejná doprava, pěší a cyklistická) jsou efektivně integrované, může zlepšit přístupnost filharmonie pro všechny uživatele a minimalizovat dopravní problémy.

3. Podpora kvality života a komunitního života

- Zlepšení kvality veřejného prostoru: Dobře navržené pěší a cyklistické trasy mohou zlepšit kvalitu veřejných prostor v okolí filharmonie, což přispěje k příjemnějšímu a bezpečnějšímu prostředí pro návštěvníky i místní obyvatele.
- Zvýšení atraktivity oblasti: Pěší a cyklistické trasy mohou přispět k zvýšení atraktivity oblasti, podporovat zdravý životní styl a přitáhnout více obyvatel k těmto udržitelným způsobům dopravy.

4. Zohlednění bezpečnosti a přístupnosti

- Bezpečnost návštěvníků: Hodnocení různých dopravních variant pomáhá zajistit, že všechny způsoby dopravy, včetně pěší a cyklistické, jsou bezpečné a dobře navržené. To zahrnuje například dostatečné osvětlení, přechody pro chodce a cyklostezky, ale také co nejkratší délku tras a co nejpráhlednější řešení tras nemotorové dopravy.
- Dostupnost pro všechny uživatele: Zajištění přístupnosti pro všechny uživatele včetně osob se zdravotním postižením a starších osob je důležité pro rovnoměrné využívání všech dopravních režimů.

5. Plánování a integrace

- Komplexní plánování: Posouzení různých variant dopravy umožňuje komplexní plánování, které zohledňuje všechny možné scénáře a potřeby. To zahrnuje integraci veřejné dopravy s pěšími a cyklistickými trasami a zajištění, že dopravní infrastruktura bude odpovídat aktuálním i budoucím potřebám.
- Zamezení negativním dopadům: Správně navržené dopravní řešení pomůže minimalizovat negativní dopady na okolí, jako jsou zácpy, hluchost a znečištění.

Závěr

Posouzení různých dopravních variant pro projekt Vltavské filharmonie, včetně pěší a cyklistické dopravy, je nezbytné pro zajištění udržitelného, efektivního a bezpečného dopravního řešení. Pomůže to nejen optimalizovat přístupnost a kapacitu, ale také přispět k ochraně životního prostředí a zlepšení kvality života v okolí. Důkladné posouzení všech dopravních režimů zajistí, že projekt bude integrován do městské infrastruktury co nejlépe a přinese maximální přínosy, a hlavně co nejvíce sníží negativní dopady na životní prostředí, tak na obyvatele.

Závěrem Arnika uvádí, že z výše uvedených důvodů je třeba posoudit dopady záměru na životní prostředí včetně posouzení variant urbanisticko-dopravního řešení. Hrozí, že záměr bude mít negativní vlivy na životní prostředí. Proto požaduje, aby u záměru proběhl proces posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) včetně posouzení a porovnání variant urbanisticko-dopravního řešení a návrhů opatření zmírňujících dopady na životní prostředí a obyvatele.

Tím, že OCP MHMP vydává závěr zjišťovacího řízení v tom smyslu, že záměr podléhá posouzení, budou připomínky a požadavky Arniky prověřeny v Dokumentaci a případně zpracovány jako podmínky závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

AutoMat, z.s. konstatuje následující:

1. Počet parkovacích míst (200) a jimi indukovaná doprava patrně nepovede k významným dopadům na ŽP. Pro další přípravu nicméně rozhodně nedoporučuje tento počet zvyšovat.
2. Navržené dopravní řešení v území vytváří četné bariéry pro prostupnost území aktivními druhy dopravy (pěší a cyklo), které zhoršují její konkurenceschopnost vůči emisně náročnějším druhům dopravy. To může mít vliv jak na kvalitu ovzduší, tak na veřejné zdraví obyvatel. Jedná se o křižovatku tří nadřazených celoměstských cyklotras (A 1, A 4 a A 6), z podstatné části doposud nerealizovanou. Z hlediska strategických dokumentů hl. m. Prahy zde dokumentace navrhuje řešení nevyhovující Standardům aktivní mobility, schváleným Radou HMP v roce 2022, pro nadřazené trasy i pěší vazby. Je třeba posoudit, nakolik navržená komplikovaná křížení cyklotras s automobilovou dopravou vynucující si dlouhá čekání ve k tomu nevhodných místech, nevyhovující standard (nevyhrazené stezky a nedostatečná šířka bezmotorových koridorů) a chybějící vazby (seznam nedostatků pěší a cyklo dopravy viz níže) budou mít dopady na atraktivitu, a tudíž i na výhledové intenzity cyklistické dopravy. Z hlediska udržitelnosti dopravního systému města jsou páteřní cyklotrasy v odpovídajícím standardu základem pro konkurenceschopnost aktivní mobility, stejně jako dostatečně kvalitní pěší i bezbariérové vazby v rámci celého okolí. Je tedy třeba posoudit, zda není možné dopravní řešení přepracovat tak, aby byl komfort aktivní dopravy zvýšen s ohledem na intenzity cyklo dopravy, resp. podíl cest uskutečněných na kole nebo pěšky požadovaný ve strategických dokumentech. Jakékoli drobné či zásadní úpravy v případě změn dopravního směřování města budou přitom vzhledem k tunelovému řešení extrémně náročné a dá se tak předpokládat fixace tohoto nepřilíš městského pojetí veřejných prostranství. Zlepšení prostupnosti území tím bude na další desítky let prakticky znemožněno. Koncepční pojetí změny urbanistického řešení Bubenského nábřeží je v naprostém rozporu s městským cílem humanizace severojižní magistrály, které v navazujících úsecích řeší Studie humanizace Severojižní magistrály z roku 2016, podle níž se na Praze 1 a 2 průběžně postupuje. Tento záměr tak nesporně může mít dlouhodobý negativní vliv na ovzduší a veřejné zdraví v lokalitě záměru i širším území města a na podstatnou část jeho obyvatel.
3. Navržené dopravní řešení považuje AutoMat, z.s. za extrémně náročné jak z hlediska financí, tak uhlíkové stopy (vtělený uhlík) samotné stavby v průběhu realizace. Vzhledem k těmto nákladům na životní prostředí a veřejné finance požaduje důkladné zhodnocení přínosů této stavby pro životní prostředí.
4. Vzhledem k tomu, že vlivy řešení na intenzitu dopravy nebyly prověřeny v dopravních studiích, jsou důvodné obavy, že navrhované dopravní řešení zvyšuje kapacitu Severojižní magistrály (viz zjištění v podkladu dále). To je v rozporu s předpoklady o snížení intenzit provozu na SJM po dokončení Městského okruhu (viz podmínky EIA na stavby severovýchodní sekce Městského okruhu požadující dopravně-regulační opatření uvnitř

okruhu, například stanovisko pro stavbu č. 0081 Pelc Tyrolka– Balabenka), jehož příprava stále pokračuje, a cílovým stavem Severojižní magistrály předpokládající v dopravně-inženýrských podkladech územního plánu výrazné snížení intenzit. Případné zkapacitnění (ale i strategickým dokumentům neodpovídající zachování kapacity pro automobilovou dopravu) může mít vlivem dopravní indukce zřetelný vliv na celkovou intenzitu automobilové dopravy ve vnitřní Praze. Tento vliv není v podkladové dokumentaci vyloučen (s. 93) a naopak se přímo předpokládá jeho posouzení v navazující dokumentaci EIA. V podkladové dokumentaci na s. 30 a dále se hovoří o možných kumulovaných dopadech na dopravu společně s jiným záměry. Vzhledem k celkovému vlivu těchto záměrů a skutečnosti, že zkapacitnění křižovatek není v podkladové dokumentaci analyzováno, považujeme za nezbytné provést navazující posouzení EIA včetně dopravního modelu uvažujícího dopravní indukci a vyhodnocení vlivu změněné kapacity křižovatek a změněné dopravní zátěže na životní prostředí v Holešovicích, potažmo celé vnitřní Praze, pokud možno také za předpokladu zastavění rozvojového území Bubny – Zátory investiční výstavbou (kumulativní vlivy). Dále AutoMat, z.s. žádá, aby byla při posuzování zhodnocena organizační a regulační opatření v okolní uliční síti (min. dle dokumentace s. 31 a 32) a případně byla přestavba křižovatky Vltavská těmito opatřeními podmíněna.

5. Po bližším seznámení s historií přípravy dopravního řešení záměru konstatuje, že vývoj rozhodování o navrženém dopravním řešení (podklady pro soutěž, následný vývoj dopravního řešení od soutěže po stávající podobu návrhu) nezajistil dostatečné posouzení variant vhodnějších z urbanistického hlediska. Stále existuje možnost změnit dopravní řešení k lepšímu, aniž by došlo k zásahu do architektonických hodnot uvažované stavby. V souvislosti s body 2–4 proto navrhuje v rámci posouzení EIA prověřit koncept dopravního řešení ve variantách, které považuje z hlediska prostupnosti území a pro budoucí zdravý rozvoj města za jednoznačně ohleduplnější. Ve variantách, které umožní urbanistické řešení formou městských uličních prostranství, které zajistí úspornější řešení jak hlediska finanční náročnosti, tak i množství prostoru, vyhrazených pouze jediné funkci, jedinému druhu dopravy, a to přinejmenším takto:
 - a) varianta respektující původní zadání soutěže, tj. s obousměrným podjezdem ulice Bubenské a rampou z Hlávčova mostu napojenou z jižní strany podjezdu nebo do jeho středu;
 - b) varianta s úrovnovou křižovatkou a jednosměrným podjezdem z centra charakterem podobná například nedalekému severnímu předpolí Štefánikova mostu.

AutoMat, z.s. dále uvádí detailní specifikaci k následujícím bodům:

K bodu 2 (bariérovost a snížení konkurenceschopnosti pěší a cyklo dopravy)

Nedostatečný návrh řešení cyklo dopravy:

- Ná vaznost tras A 6 a A 4 na A 1 přes tři přechodopřejezdy řešené tak, že se vždy bude čekat mezi nimi (zhruba půl minuty). V podstatě se jedná o křížení dvou ramen SSZ namísto jednoho. Vzhledem k významu tras A 4 a A 6 je takové provedení naprosto nevyhovující a v rozporu s požadavky TP 179 a Standardů aktivní mobility na maximálně přímé a rychlé spojení.

- Alternativní odbočení z Bubenské na nábreží východním směrem není možné provést vůbec kvůli odbočné rampě.
- Nevhodně řešené jsou také přechodopřejezdy do ulice Na Ovčínách (ná vaznost tras A 155 a A 1), přes rozšířenou křižovatku s odbočným ramenem, tedy opět s čekáním na protifázi, zatímco současné řešení přejezdu dovoluje projet najednou.
- Chybí možnost projet přímo z Argentinské na Bubenské nábreží do centra. Nutno objíždět a buď dvakrát křížit nábreží, nebo projet v nízkém komfortu kolem budoucí zastávky tram Vltavská, což ale stejně není souvisle možné.
- Chybí vazba z pěší zóny přes Bubenskou doleva směrem k Hlávkovu mostu tak, aby se aspoň tento alternativní průjezd nábreží (byť v horších parametrech) dal projet s minimem signalizací.
- Cyklopruh v ul. Za Viaduktem je ukončen tak, že nelze pokračovat k přejezdu trasy A6 a to ani s využitím vjezdového pruhu do filharmonie.
- Na stejném místě závlek na přejezd při jízdě z Antonínské, přitom obojí možno řešit obousměrným přechodopřejezdem neodsunutým tak daleko na jih.
- Ná vazností mezi trasou A1 v podchodu na předmostí a trasou A 4 na Hlávkově mostě jsou řešeny jako nevyhrazené ve sdíleném prostoru.
- Stejně tak je nevyhrazený průjezd trasy A 151 za zastávkami u metra Vltavská.
- Chybí možnost odbočit z hlavního směru z Hlávkova mostu (východní chodník/dánský pás) k bývalým Dopravním podnikům, což je v současnosti přes přechody možné. Opět je na vině nevhodně umístěná rampa.

Nedostatečný návrh řešení pěší prostupnosti:

- V návrhu sice dochází ke zvýšení prostupnosti území pro pěší dvěma novými úroňovými přechody pro chodce, ovšem pouze ve vazbě Letná–Holešovice, nikoli ve vazbě k Hlávkovu mostu, a tedy směrem k Praze 1 a 8.
- Stejně jako v případě jízdnic kol komplikují prostupnost násobné přechody přes větve odbočných ramp a bariéry v podobě tunelové rampy a opěrných zdí podél rampy na nábreží.
- Návrhem vznikají ve srovnání s velkorysími prostory vyhrazenými motorové dopravě stísněné prostory pro chůzi jednotlivých osob nejen nepříjemné ale i nebezpečné (např. konec rampy směrem do Vltavy; ústí jediného přechodopřejezdu přes Bubenské nábreží mezi Negrelliho viaduktem a výduchem z tunelu; ústí přechodu přes ulici Bubenská, končící v uzavřeném prostoru mezi komunikací a odbočnou rampou; rampa k přechodopřejezdu u EUSPA). I tyto (těžko odstranitelné) detaily ovlivňují atraktivitu, a tedy i konkurenceschopnost aktivních způsobů dopravy, které jsou stěžejní pro veřejné zdraví ve městě a udržitelnost dopravního systému.

K bodu 3 (finanční a emisní náročnost stavby)

- Tunelové řešení nábreží považuje za náročnější z hlediska stavebních materiálů, samotného způsobu výstavby i následného provozu a údržby než jiná řešení, která byla v historii tohoto širšího území zpracována a prověřena.
- Jedno z variantních řešení bylo také jedním z podkladů pro architektonickou soutěž a AutoMat, z.s. považuje za důvodné důkladně zvážit nároky a přínosy

předloženého řešení pro životní prostředí dané lokality, jejího okolí i celé planety.

K bodu 4 (kapacita dopravního řešení pro automobilovou dopravu)

- Podezření na zvýšení kapacity pro automobilovou dopravu vyplývá ze situačního řešení:
 - Dva jízdni pruhy na vratné rampě z nábřeží na Hlávkův most do centra s navazující signalizací jsou pravděpodobně zkapacitněním oproti současnému funkčnímu stavu, kdy je jeden pruh s nesignalizovaným přechodem. Jde o záměr proti cíli snížit dopravní zátěž centra.
 - Rozšíření křižovatky při ulici Na Ovčínách, kde oddělená ramena pro přechodopřejezd zvyšují kapacitu, která je zde dostačující na úkor komfortu chodců a cyklistů.
 - Nezvýšení dopravní kapacity křižovatek není v podkladové dokumentaci potvrzeno dopravní studií nebo modelem.

Závěrem je uvedeno, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí a měl by podléhat posouzení podle zákona. Zároveň na základě výše zmíněného doporučuje AutoMat, z.s. v dokumentaci pro posouzení vlivu na životní prostředí požadovat zpracování celkového dopravního řešení záměru ve více variantách dle bodu 5.

Tím, že OCP MHMP vydává závěr zjišťovacího řízení v tom smyslu, že záměr podléhá posouzení, budou připomínky a požadavky spolku AutoMat, z.s. prověřeny v Dokumentaci a případně zapracovány jako podmínky závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Bubny žijí! z.s. ve vyjádření konstatuje následující:

Bubny žijí! z.s. vítá pokrok při přípravě projektu nové Vltavské filharmonie. Zároveň má určité obavy ohledně řešení dopravy. Vedení automobilové dopravy tunelem pod novou stavbou může elegantně umožnit přímý přístup k nábřeží z filharmonie a z okolí, ale je jasné, že takové řešení může fungovat pouze v souhrě s aktivními opatřeními, vedoucími ke zklidnění dopravy v tomto úseku magistrály, Bubenského nábřeží, Argentinské, a zároveň v Bubenské a Veletržní ulici. Už teď je celá oblast, především úsek mezi Hlávkovým mostem a Argentinskou přetížená oběma směry automobilovou dopravou.

1. Bez aktivního úsilí zredukovat intenzitu dopravy na Hlávkově mostě, na Bubenském nábřeží a v Argentinské ulici se stane oblast kolem budoucí filharmonie ještě větším dopravním uzlem, než je dnes.

2. Bubny žijí! z.s. vítá záměr (podle Metropolitního plánu) změnit Bubenskou ulici na komunikaci pouze lokálního významu, ale zdůrazňuje, že tato změna bude mít smysl pouze, když ji bude doprovázet aktivní snaha o omezení dopravního zatížení této ulice – jinak se bude Bubenská ulice používat (jako dosud) jako alternativní cesta pro automobilovou dopravu směrem z centra k mostu Barikádníků.

3. Paralelně se stavbou filharmonie se bude v areálu Bubny – Zátory realizovat jeden z největších developerských projektů v Praze za poslední desetiletí, včetně výstavby několika tisíc nových kanceláří a bytů. Bez aktivního úsilí výrazně omezit dostupnost této nové čtvrtě automobilové dopravě dojde k ještě většímu dopravnímu zatížení této části Prahy 7. Je důležité, aby se tyto problémy řešily komplexně, a ne ad hoc. Oblast má výbornou dostupnost MHD (tramvaje, vlak, metro).

4. Spolek Bubny žijí! z.s. má velký zájem se aktivně podílet na dalším vývoji této čtvrtě a na řešení komplexních problémů, které jsou s tím spojené, včetně dopravy. Uvítal by výrazně větší participaci místních obyvatel na rozhodování. To znamená nejen poskytování možnosti vyjádřit se ke konkrétním fázím rozhodování (jako v případě tohoto konkrétního záměru PHA1223), ale zároveň vytvoření platformy k aktivnímu a konstruktivnímu dialogu všech zainteresovaných partnerů, včetně místních obyvatel a spolků. Tím dojde k bohatší výměně nápadů a pohledů, a zároveň se dá předejít nedorozuměním a potenciální problémy lze řešit dřív, než vůbec vzniknou.

OCP MHMP vzal vyjádření spolku Bubny žijí! z.s. při formulaci tohoto závěru zjišťovacího řízení na vědomí.

Pěšky městem, z.s. (dále též „spolek“) konstatuje, že projekt má zásadní dopad jak na zdraví, tak i celkovou kvalitu života obyvatel Prahy a jejich životní prostředí. Dopravní řešení zásadním způsobem negativně ovlivňuje intenzitu motorové dopravy, urbanistický a ekologický rozvoj hlavního města, a to zejména pro jeho provázání s tzv. Severojižní magistrálou (SJM), která je zdrojem nadměrné automobilové dopravy s veškerými negativními dopady na životní prostředí. Stavba navržená ve své současné podobě, resp. navazující dopravní řešení, bude mít dlouhodobý negativní vliv na veřejné zdraví, a to skrze zvýšené hladiny hluku, zhoršenou kvalitu ovzduší i klima. Dopravní řešení stavby nelze považovat jako adaptované na budoucí změny klimatu, neboť z tohoto hlediska současná podoba SJM s aktuální nadměrnou intenzitou automobilového provozu není udržitelná. Řešení je v rozporu s Klimatickým plánem hl. m. Prahy do roku 2030, mezi jehož cíle mj. patří snižování intenzity automobilové dopravy (zvláště v centrální části města) a zvyšování atraktivity, kapacity a výkonů nemotorové dopravy. Naopak tento projekt pouze konzervuje současný stav a nijak jej nezlepšuje.

Řešení dopravy v rámci stavby filharmonie bude díky ponechání současných intenzit individuální automobilové dopravy ze SJM produkovat nadměrný hluk, znečišťovat ovzduší a tím poškozovat životní prostředí obyvatel a jejich zdraví. Produkci skleníkových plynů pak bude přispívat ke změnám klimatu, které se Praha i Česká republika zavázaly snižovat v mnoha mezinárodních úmluvách (např. ratifikací Pařížské dohody v rámci OSN se ČR zavázala k „udržení nárůstu průměrné globální teploty výrazně pod hranicí 2 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí“) i vnitrostátních právních předpisech a strategiích (např. právo na příznivé životní prostředí dané odst. 1 čl. 35 Listiny základních práv a svobod, Klimatický plán HMP, Strategie aktivní mobility v Praze a další). Stavba díky své atraktivitě a ve spojení s preferovanou infrastrukturou pro individuální automobilovou dopravu bude generovat další motorovou dopravu. Návrh obsahuje řešení, které nesnižuje kapacitu SJM, ale naopak konzervuje její současný nevyhovující stav.

S ohledem na výše uvedené vyjadřuje spolek zásadní nesouhlas s předloženým záměrem na řešení související dopravní infrastruktury veřejných pozemních komunikací včetně způsobu napojení budovy na okolí, které je neoddělitelnou součástí tohoto záměru. Tento záměr si proto svým významným zásahem do životního prostředí žádá, aby byl plně v procesu EIA posouzen, a to i s ohledem na to, že magistrála, kterou stavba konzervuje, lemuje pražskou památkovou rezervací a leží v jejím ochranném pásmu. Stavba proto svým dopravním řešením narušuje i kulturní prostředí a kulturní dědictví.

S ohledem na to se spolek domnívá, že v rámci posouzení záměru v publikované podobě by poté mělo být vydáno nesouhlasné stanovisko.

1. Konzervování SJM v podobě kapacitní komunikace

Dopravní řešení křižovatky Vltavská konzervuje status quo, tj. kapacitní řešení magistrály a ponechává možnost pro aktuální vysoké a nevyhovující intenzity individuální automobilové dopravy. Hl. m. Praha dlouhodobě předpokládá humanizaci magistrály a významným prvkem této humanizace je např. úrovněvé křížení u Florence či na Pankráci. Obdobně se má chovat v dalších uzlech, Vltavskou nevyjímaje. Předkládané řešení ponechává současný stav, což jde proti výše uvedené strategii města i veškerým závazkům ve výše zmíněných dokumentech. Předkládaný záměr na toto nereaguje a opět severní konec SJM tímto řešením fixuje do současného stavu, který má negativní vliv na bezprostřední okolí filharmonie, kvalitu ovzduší, hluk, zdraví obyvatel i kvalitu jejich života. Tento prostor je dlouhodobě odbornou architektonickou veřejností prezentován jako místo dálničního charakteru, které do města nepatří. Portály vjezdů do tunelů zde zůstávají, vzniká druhé Husákově ticho (tj. Těšnovský tunel spojující nábřeží Ludvíka Svobody na Novém Městě a Rohanské nábřeží v Karlíně), které je neměstotvorné.

2. Nepřehledné dopravní řešení a více emisí CO₂

Namísto úrovněvého řešení dopravy v okolí stavby filharmonie projekt vytváří nepřehledné a potencionálně dopravně nebezpečné dopravní řešení, včetně výstavby tří nových tunelů, díky kterým mj. oba směry SJM dvakrát kříží samy sebe navzájem. Tento přístup povede ke zhoršení orientace pro řidiče a zvýšení rizika dopravních nehod. Namísto úrovněvého řešení dopravy v daném místě, které by bylo i z hlediska bezpečnosti a zklidnění dopravy přínosné, vytváří emisně náročné řešení se všemi výše zmíněnými negativními vlivy na životní prostředí.

3. Nedostatečná infrastruktura pro pěší

Budova filharmonie je sice ze všech stran připojena na pěší infrastrukturu, avšak nikoliv dostatečně kapacitně a bezbariérově. Přístupové pásy široké max. pro 2 chodce a přechody pro chodce od zastávek TRAM široké 4 m neobstojí v kontextu předpokládaného zvýšeného pěšího pohybu a nezbytných kapacit pro zajištění bezpečného a komfortního řešení pěší dopravy v území. Právě proto, že v místě bude významně vyšší intenzita bezmotorové dopravy i v kontextu rozšiřovaného uzlu Praha Bubny a rozvoje celého území Bubny-Holešovice-Zátory, je třeba řešit okolí filharmonie jako co nejvíce zklidněné a kultivované s cílem co nejvíce prostor humanizovat. Bezpečný a pohodlný pohyb pro chodce je zásadní pro moderní městské prostředí.

4. Vytváření bariér pro pěší

Oddělení jednotlivých druhů dopravy do separátních koridorů a tunelů vytváří nové bariéry, které omezují přirozený pohyb lidí ve městě. Tento přístup oddělování dopravy, aplikovaný v 70. letech minulého století mimo jiné právě na Vltavské, fragmentoval městský prostor a je v rozporu s principy udržitelného a integrovaného městského rozvoje. Po nízkonákladových opatřeních realizovaných v předchozích 8 letech je přitom celá lokalita relativně dobře a bezpečně přístupná pěšky. Trvalé stavební řešení by pak mělo vést k potvrzení a dalšímu zlepšení stavu, nikoliv jeho významnému a nevratnému zhoršení. Návrh by měl být přepracován tak, aby usiloval o co největší propojení veřejného prostoru a zajištění jeho prostupnosti pro všechny uživatele, především pro nemotorovou dopravu.

5. Nepříznivý dopad dálniční infrastruktury na kulturní památky

Záměr ponechání, resp. rozvinutí a zafixování charakteru dálniční infrastruktury v Památkové zóně Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice a jejím ochranném pásmu, resp. ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze nepříznivě působí na nemovité kulturní památky v okolí, zejména Negrelliho viadukt, Hlávkův most, kostel sv. Antonína Paduánského a budovu Elektrických a dopravních podniků a administrativní budovu bývalé Úrazové pojišťovny dělnické, které jsou vedle samotné budoucí Vltavské filharmonie přirozenými dominantami. Obklopení všech těchto objektů bariérovou infrastrukturou s dálničním charakterem a fragmentací prostoru mezi nimi je proto zcela nežádoucí.

Návrh:

Na základě těchto připomínek spolek žádá, aby byl záměr projektu Vltavské filharmonie přepracován takto:

1. Zajistit takové dopravní řešení, které je bezpečné zejména pro nejzranitelnější účastníky dopravy (chodce a cyklisty), včetně jeho zpřehlednění a zjednodušení.
2. Zcela odstranit dálniční tvarosloví a bariérovou infrastrukturu s vyloučením, omezením či ohrožením bezmotorového provozu na veřejných pozemních komunikacích, zejména odstranit všechny tunely a segregované rampy (zkapacitněná severozápadní část brýlí a severní sjízdňá rampa východně podél Bubenské).
3. Nově navržené tunely nahradit maximálně podjezdem části budovy filharmonie a její piazzety, odděleným od podjezdu pod Negrelliho viaduktem a Hlávkovým mostem.
4. Podjezd budovy, je-li nutný, řešit jako městskou ulici a doplnit jej o chodníky pro pěší s převážně aktivním parterem (např. obchody v podjezdu).
5. Napojení budovy Vltavské filharmonie řešit městotvorným způsobem v prostoru mezi Negrelliho viaduktem a Hlávkovým mostem, nikoliv jako složitou křižovatku východně od Negrelliho viaduktu s bariérovým efektem pro pěší pohyb.
6. Křížení komunikací řešit ve všech případech výhradně městskými křižovatkami s přechody pro chodce zajišťujícími přímost, komfort a bezpečí poptávaných vazeb.
7. Plnohodnotně integrovat pěší dopravu s redukcí obcházení (závleků, ztracených spádů a dlouhého čekání) pomocí přímých a co nejkratších vazeb všemi směry ze všech míst do všech míst a důrazem na bezbariérová a komfortní pěší propojení.
8. Návrh doplnit o samostatné grafické řešení pouze pěší dopravy a pěších vazeb včetně přestupů na prostředky veřejné hromadné dopravy, a to na základě analýz předpokládaného pěšího pohybu v místě dle odhadovaných kapacit budovy filharmonie i pěšího pohybu.

9. S ohledem na ustanovení zákona o státní památkové péči vyžádat závazné stanovisko orgánů památkové péče.

10. Návrh by měl být doplněn o posouzení vlivů na památku světového dědictví, neb se nachází v ochranné zóně památkové zóny a zpracován plně v souladu s Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention, jelikož se jedná o zónu zapsanou do seznamu světového dědictví UNESCO, a o souhlasné vyjádření Výboru pro světové dědictví UNESCO.

Tato opatření by měla zajistit, že projekt Vltavské filharmonie bude přínosem nejen pro Prahu, ale také pro její obyvatele a návštěvníky, a bude odpovídat současným požadavkům na udržitelné a přívětivé městské prostředí.

Vzhledem k tomu, že zveřejněný záměr je ve své aktuální podobě v hrubém rozporu se zájmy na ochranu životního prostředí a má nepříjemný dopad z hlediska nepříznivých vlivů na kulturní dědictví a udržitelný rozvoj Prahy, navrhuje spolek, aby Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí k záměru vydal stanovisko ukládající další posouzení záměru na životní prostředí v procesu EIA.

Vzhledem k tomu, že zveřejněný záměr je v hrubém rozporu se zájmy na ochranu životního prostředí a má nepříjemný dopad z hlediska nepříznivých vlivů na kulturní dědictví a udržitelný rozvoj Prahy, navrhuje spolek, aby Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí k záměru vydal nesouhlasné stanovisko.

Tím, že OCP MHMP vydává závěr zjišťovacího řízení v tom smyslu, že záměr podléhá posouzení, budou připomínky a požadavky spolku Pěšky městem, z.s. prověřeny v Dokumentaci a případně zpracovány jako podmínky závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Jan Čermák, Jan Čermák st., Mgr. Matěj Čermák, MA a Hana Čermáková zaslali následující shodné vyjádření:

Žádám o zpracování kompletního posudku EIA k zamýšlené stavbě Vltavské filharmonie včetně prověření alternativních dopravních řešení v lokalitě a dopadu stavby na městský tepelný ostrov, a to z následujících důvodů:

Stávající plán počítá s vedením severojižní magistrály tunely pod stavbou, což by v budoucnu mohlo představovat překážku pro plánované zklidnění magistrály na městský bulvár se snížením počtu aut. Stávající řešení zároveň komplikuje v daném místě cyklo dopravu, která by coby udržitelný způsob dopravy měla v návrhu být od začátku podporována.

Jeden z tunelů má podle plánu ústít v parku u budovy, takže přínos zelené plochy pro návštěvníky bude menší. Vzhledem k pochybnostem o funkčnosti zamýšlené zeleně a k množství zastavěné plochy žádám také o prověření, zda stavba nezhorší již tak velký tepelný ostrov v lokalitě. Vzhledem k výše uvedenému mám za to, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí a měl by podléhat posouzení podle zákona.

Zároveň na základě výše zmíněného doporučuji v dokumentaci pro posouzení vlivu na životní prostředí požadovat zpracování celkového dopravního řešení záměru ve více variantách.

OCP MHMP vzal toto vyjádření při formulaci tohoto závěru zjišťovacího řízení na vědomí.

Ing. arch. Tomáš Cach uvádí, že projekt má na něj jako obyvatele Prahy 7 zásadní dopad, ale má dopad i na další obyvatele a návštěvníky, a to především kvůli tomu, že dopravně-urbanistické (provozně-prostorové) řešení záměru zásadním způsobem ovlivňuje dopravu, resp. urbanistický a ekologický rozvoj městské části i celého hlavního města, a to zejména pro jeho neoddělitelné provázání se Severojižní magistrálou, která má zcela zásadní dopad na celkovou situaci v automobilové dopravě i na ostatní druhy dopravy v centrální části hlavního města.

Vyjadřuje zásadní nesouhlas s navrženým řešením související dopravní infrastruktury - veřejných pozemních komunikací a prostranství včetně způsobu napojení budovy na své okolí a celkových urbanistických zásahů v oblasti, které jsou neoddělitelnou součástí předloženého záměru. (ke stavbě objektu samotné budovy Vltavské filharmonie, resp. její nadzemní části, se nevyjadřuje).

S ohledem na výše uvedené je zřejmé, že záměr může mít, resp. má významný vliv na životní prostředí a měl by podléhat posouzení záměru na životní prostředí. Dále je uvedena podrobnější argumentace.

Podrobnější popis problémů a návrhy možností jejich nápravy se zaměřením na bezmotorovou prostupnost, která je zejména v centrální části hlavního města klíčová pro udržitelný rozvoj území).

1. Celková revize provozně-prostorové koncepce

Základní provozně-prostorová koncepce dopravně-urbanistického řešení současně podoby návrhu Vltavské filharmonie je z hlediska bezmotorového pohybu a podoby veřejných prostranství problematická. Bez podstatných celkových změn návrhu okolí budovy a jejího napojení je nemožné zajistit potřebné zlepšení podmínek zejména pro cyklistickou a pěší dopravu oproti současnému stavu lokality, v řadě ohledů by naopak došlo k jejich zhoršení.

Zásadně přepracovat navržené dopravně-urbanistické řešení Vltavské filharmonie tak, aby bylo možné zajistit zlepšení plošné prostupnosti území alespoň srovnatelně se současnými podmínkami (zejména v oblasti nábřeží a předpolí Hlávkova mostu) a vedení celoměstských cyklotras A 1, A 4 a A 6 v odpovídajícím standardu.

2. Humanizace SJM bez tunelových úseků s vyloučením bezmotorové dopravy a změna pozice napojení Vltavské filharmonie

Současná podoba návrhu vytváří cca 300 m dlouhý úsek segregované komunikace na nábřeží s tunelovým vedením, kde je vyloučen veškerý stávající cyklistický a pěší pohyb. V koridoru severojižní magistrály mezi Vychovatelnou a Pankrácem se dokonce jedná o první úsek, kde by měl být zakázaný cyklistický provoz. Navržené řešení jde zcela proti principům postupného zklidňování a humanizace severojižní magistrály a její proměny na významný městský bulvár, který slouží všem. Tunelové řešení zároveň znemožňuje napojení garáží Vltavské filharmonie v prostoru mezi Hlávkovým mostem a Negrelliho viaduktem, ale vymisťuje jej východně od Negrelliho viaduktu, čímž významně zhoršuje podmínky na páteřní cyklotrase A 6 i plošnou bezmotorovou prostupnost území (zejména v rámci uliční sítě ve východozápadním směru).

Zachovat princip městotvorné volné prostupnosti uliční sítě pro všechny uživatele bez tvrdé segregace jednotlivých dopravních módů a v souladu se základními principy humanizace severojižní magistrály. To znamená, že nesmí vznikat jakékoliv úseky veřejných komunikací pouze pro automobilový provoz s vyloučením pěšího a cyklistického pohybu, ale mají být nahrazeny uličními profily (vozovka, cyklopruh/cyklopás, chodník) s bezpečným a komfortním pohybem všech uživatelů v přirozených logických vazbách. Nutné je nahrazení tunelových úseků pomocí podjezdů (mostů, budovy, piazzetty), včetně městotvorného napojení garáží Vltavské filharmonie (bezkolizně vůči bezmotorovému pohybu) v prostoru mezi předpolím Hlávkova mostu a Negrelliho viaduktu.

3. Revize vedení SJM včetně dořešení bezmotorové prostupnosti

Navržená úprava vedení severojižní magistrály oběma směry je velmi problematická a spoluvytváří nevhodné bariéry a zhoršení prostupnosti území. Ve směru do centra (zejména u napojení Bubenské) namísto stávajícího jednoho jízdního pruhu a cyklopruhu bez SSZ jsou navrženy dva běžné jízdní pruhy, které jsou nově světelně řízené a zhoršují pěší a cyklistické vazby i plynulost automobilové dopravy. V opačném směru je místo přímého plynulého vedení jízdního pruhu a cyklopruhu trasa výrazně prodloužena s výrazným zhoršením směrového vedení komunikace oproti stavu, přičemž rampa vjezdu do tunely vytváří novou výraznou bariéru pro bezmotorový pohyb. Výsledkem je celkové zhoršení dopravní situace a prostoru mezi historickou budovou bývalých Elektrických podniků a nábřeží (včetně výrazného zhoršení pěších a cyklistických vazeb v uliční síti i na páteřních trasách celoměstského významu).

Jako první základní variantu zachovat současný princip řešení průjezdu severojižní magistrály (severním směrem), resp. provedení jeho dílčích provozně prostorových zlepšení (např. v souladu s dopravní studií TSK z roku 2020, která byla podkladem pro architektonickou soutěž Vltavské filharmonie apod.). Dále jako druhou základní variantu podrobněji prověřit odlišné varianty, které by řešení předpolí Hlávkova mostu výrazněji kultivovaly i ve prospěch bezmotorové prostupnosti na principu tradičního městského tvarosloví předpolí pražských mostů (kombinujícími úrovněnou křižovatkou a uliční podjezdem mostu u Řeky tak, jak bylo původně od roku 2015 zamýšleno jako další krok v návaznosti na provizorní úpravy DZ a jak bylo v roce 2020 prověřováno) a v souladu s kvalitami budovy vítězného návrhu.

4. Zásadní přepracování návrhu podoby cyklistických opatření

Navržené řešení cyklistické infrastruktury je problematické, chaotické a zmatečné, a to jak na úrovni vymezení prostoru pro jednotlivé trasy a vazby, tak na úrovni detailu navržených opatření. Funkční není ani základní síť cyklotras (A 1, A 4 a A 6) a jejich vzájemné provázanosti, ani plošná prostupnost navržených veřejných prostranství a v návaznosti na stávající uliční síť. Není zachován standard provozně-prostorového charakteru podle typu trasy či vazby (chráněný, integrace apod.), ale jednotlivá opatření jsou nahodile a nevhodně kombinována. Výsledkem je tak vytvoření kolizních míst a nekomfortních úprav pro všechny. Zejména tam, kde jsou cyklisté zcela vyvedeni z vozovek (hlavního dopravního prostoru) do prostoru chodců (úzkých jednosměrných

chodníkových stezek, společného stísněného prostoru atd.) nebo kde se výrazně zhoršuje cestovní i okamžitá rychlost (ztráta předností v jízdě, závleky, dlouhá a násobná čekání na SSZ atd.). V současnosti lze přitom celý uzel na kole bezpečně překonat na principu duální infrastruktury ve všech vazbách a trasách ve chráněném standardu s chodci nebo cyklopruhy ve vozovce. S ohledem na výše uvedené body k celkovému dopravně-urbanistickému řešení nyní není účelné připomínkovat dílčí detaily opatření cyklistické infrastruktury, protože je nejprve nezbytné změnit základní provozní a prostorové limity pro jejich návrh.

Zásadně přepracovat návrh cyklistických opatření v dotčeném území tak, aby byla plně v souladu s technickými podmínkami Ministerstva dopravy ČR TP 179 a TP 81 (v platném znění) a Standardy aktivní mobility HMP. Úpravy je nutné provádět jako nedílnou součást celkové revize dopravně-urbanistického řešení, a to již ve fázi základního provozního a prostorového vymezení tras a vazeb, tak následně v detailu dílčích opatření. Klíčové je zejména udržení odpovídajícího chráněného standardu a velkorysosti pro klíčové celoměstské trasy a obecně parametrů pro kontinuální a komfortní jízdu na kole i v rámci uličních profilů, bez negativních dopadů na pěší pohyb nebo pobytovost prostranství.

Celkové shrnutí:

A. Trvalá konzervace Severojižní magistrály v nevyhovující podobě

Klíčovým problémem návrhu je zachování, resp. zhoršení stávajícího stavu Severojižní magistrály. Tato sběrná komunikace ve své současné podobě přivádí do centra města zbytnou individuální dopravu a dlouhodobě rozděluje město a snižuje kvalitu života nejen v jejím okolí, ale prakticky v celé Praze. Místo toho, aby projekt přispíval k odstranění nebo zásadní transformaci této bariéry, konzervuje ji nevratným způsobem a posiluje její dopravní funkci ve prospěch automobilové dopravy na úkor ostatních dopravních módů. Moderní městské plánování by mělo směřovat k redukci takovýchto dopravních koridorů v centrální části města a podporovat transformaci na víceúčelové městské bulváry, přívětivé také pro chůzi, jízdu na kole a jiné nedopravní aktivity.

B. Nahrazení špatného řešení dopravní infrastruktury ještě horším řešením

Na MÚK Vltavská byla ve 2. polovině 20. století vybudována infrastruktura MÚK s dálničním charakterem poplatná době svého vzniku. Tento dopravně-urbanistický omyl by měl být nyní zcela odstraněn. Projekt však místo toho zahrnuje rozšíření a komplikování dopravního uzlu, včetně vytvoření tří nových tunelů, díky kterým mj. oba směry severojižní magistrály dvakrát kříží samy sebe navzájem. Tento přístup povede ke zhoršení orientace pro řidiče a zvýšení rizika dopravních nehod. Namísto složitých a nákladných tunelů by bylo vhodnější zvolit výrazně jednodušší městotvorné řešení převážně „na povrchu“, kombinované například s krátkými podjezdy pod mosty a popř. částí budovy a pizzetty.

C. Nedostatečná pěší a cyklistická infrastruktura

Návrh nedostatečně řeší infrastrukturu pro pěší a cyklisty, a to i v koridorech nejvýznamnějších celoměstských cyklotras (A1, A4 a A6). Bezpečný a pohodlný pohyb

pro tyto skupiny je zásadní pro moderní městské prostředí. V současném návrhu však chybí dostatečné propojení a snadná přístupnost klíčových bodů v oblasti. Současný provozovaný stav v území je pro chůzi a jízdu na kole ve většině klíčových tras a vazeb bezpečnější a komfortnější (provozně i prostorově) oproti návrhu, který navíc poprvé v historii zcela vylučuje veškerý bezmotorový provoz na severojižní magistrále v centrální části města (mezi Vychovatelnou a Pankrácem). Například v oblasti mostu a jeho okolí je třeba zajistit krátké a přehledné napojení cyklostezek a cyklopruhů na přilehlé ulice a mosty, a to bez nutnosti zbytečných objížděk.

D. Vytváření dopravních bariér

Oddělení jednotlivých druhů dopravy do separátních koridorů a tunelů vytváří nové bariéry, které omezují přirozený pohyb ve městě. Tento přístup oddělování dopravy, aplikovaný v 70. letech minulého století mimo jiné právě na MÚK Vltavská, fragmentoval městský prostor a je v rozporu s principy udržitelného a integrovaného městského rozvoje. Po nízkonákladových opatřeních realizovaných v předchozích 8 letech je přitom celá lokalita relativně dobře a bezpečně prostupná pěšky i na kole. Trvalé stavební řešení by pak mělo vést k potvrzení a ideálně dalšímu zlepšení stavu, nikoliv jeho významnému a nevratnému zhoršení. Návrh by měl být přepracován tak, aby usilovalo o co největší propojení veřejného prostoru a zajištění jeho prostupnosti pro všechny uživatele, především pro chůzi a jízdu na kole.

E. Nepříznivý dopad segregační automobilové infrastruktury na kulturní památky

Záměr ponechání, resp. rozvinutí a zafixování charakteru dálniční infrastruktury v Památkové zóně Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice a jejím ochranném pásmu, resp. Ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze nepříznivě působí na nemovité kulturní památky v okolí, zejména Negrelliho viadukt, Hlávkův most, kostel Sv. Antonína Paduánského a budovu Elektrických a dopravních podniků a administrativní budovu bývalé Úrazové pojišťovny dělnické, které jsou vedle samotné budoucí Vltavské filharmonie přirozenými dominantami. Obklopení všech těchto objektů bariérovou infrastrukturou s dálničním charakterem a fragmentací prostoru mezi nimi je proto zcela nežádoucí.

Návrh:

Na základě výše uvedených připomínek a doporučení je žádáno, aby byl záměr projektu Vltavské filharmonie přepracován s respektováním následujících principů, včetně variantního prověření:

1. zjednodušit a zpřehlednit celkové dopravně-urbanistické řešení;
2. zcela odstranit dálniční tvarosloví a bariérovou infrastrukturu s vyloučením, omezením či ohrožením bezmotorového provozu na veřejných pozemních komunikacích, zejména odstranit všechny tunely a segregované rampy (zkapacitněná „severozápadní část brýlí“ a severní sjízdná rampa východně podél Bubenské);
3. nově navržené tunely nahradit maximálně podjezdem části budovy Vltavské filharmonie a její piazzetty, odděleným od podjezdu pod Negrelliho viaduktem a Hlávkovým mostem;
4. podjezd budovy, je-li nutný, řešit jako městskou ulici a doplnit jej o chodníky pro pěší s převážně aktivním parterem (např. obchody v podjezdu) a infrastrukturu pro cyklisty;

5. napojení budovy Vltavské filharmonie řešit městotvorným způsobem v prostoru mezi Negrelliho viaduktem a Hlávkovým mostem, nikoliv jako složitou křižovatkou východně od Negrelliho viaduktu s bariérovým efektem pro pěší a cyklistický pohyb;
6. křížení pozemních komunikací s automobilovým provozem řešit ve všech případech výhradně městskými křižovatkami s přechody pro chodce a cyklistickými pruhy, pásy či přejezdy zajišťujícími přímot, komfort a bezpečí poptávaných vazeb;
7. plnohodnotně integrovat pěší dopravu s redukcí obcházení (závleků, ztracených spádů a dlouhého čekání) pomocí přímých a co nejkratších vazeb všemi směry ze všech míst;
8. do návrhu plně integrovat cyklistickou dopravu tak, aby průjezd na kole umožnil nejkratším způsobem dostat se všemi směry ze všech míst na všech komunikacích při zajištění kontinuity a standardu vazeb (odstranění chaotických kombinací opatření se zcela odlišným standardem, nevhodných závleků a časových ztrát při průjezdu apod.);
9. návrh doplnit o samostatné grafické řešení pouze pěší dopravy a pěších vazeb včetně přestupů na prostředky veřejné dopravy;
10. návrh doplnit o samostatné grafické řešení pouze cyklistické dopravy a popis vazeb (v souladu s Technickými podmínkami Ministerstva dopravy TP 179 a TP 81 a Standardy aktivní mobility HMP).

Tato opatření by měla zajistit, že takto přepracovaný projekt Vltavské filharmonie bude kultivovaným kulturním přínosem nejen pro Prahu, ale také pro její obyvatele a návštěvníky, a bude odpovídat současným požadavkům na udržitelné a přívětivé městské prostředí.

Vzhledem k tomu, že zveřejněný záměr je ve své aktuální podobě v hrubém rozporu se zájmy na ochranu životního prostředí a má nepřijatelný dopad z hlediska nepříznivých vlivů na udržitelný rozvoj a kulturní dědictví Prahy, navrhuje Ing. arch. Tomáš Cach, aby Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí k záměru vydal stanovisko ukládající další posouzení záměru na životní prostředí v procesu EIA.

Tím, že OCP MHMP vydává závěr zjišťovacího řízení v tom smyslu, že záměr podléhá posouzení, budou připomínky a požadavky Ing. arch. Tomáše Cacha prověřeny v Dokumentaci a případně zapracovány jako podmínky závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Tomáš Hnyk konstatuje, že projekt má zásadní dopad na něj, jako na obyvatele Prahy, ale i na další obyvatele, a to zejména proto, že řešení dopravní situace zásadním způsobem ovlivňuje dopravu v Praze a urbanistický a ekologický rozvoj celého hlavního města, a to zejména pro jeho provázání s tzv. Severojižní magistrálou, která má zcela zásadní dopad na celkovou automobilovou dopravu v centru hlavního města.

Stavba navržená ve své současné podobě bude mít dlouhodobý negativní vliv na veřejné zdraví, a to skrze negativní vliv na hluk, ovzduší a klima. Dopravní řešení stavby totiž nelze považovat jako adaptované na budoucí změny klimatu, neboť z tohoto hlediska současná podoba Severojižní magistrály se současnou úrovní automobilového provozu není udržitelná. Veškeré záměry, které mají dopad na životní prostředí, budované v blízkosti Severojižní magistrály musí

směřovat k tomu, ať je intenzita provozu na ní snižována. Již nyní je provoz v současné podobě na magistrále legální pouze z toho důvodu, že se jedná o historickou žádost. Výstavba magistrály v její současné podobě by nikdy nemohla být pozitivně posouzena ve vztahu k vlivu na životní prostředí. Nelze tedy přijmout, aby takto nákladná veřejná investice pouze konzervovala současný stav a nijak jej nezlepšila.

Je všeobecně známo, že automobilová doprava produkuje hluk a znečišťuje ovzduší a tím poškozují životní prostředí obyvatel a jejich zdraví. Produkci skleníkových plynů pak přispívá ke změnám klimatu. Nelze se přitom spoléhat na nahrazení současných automobilů na spalovací pohon elektromobily. Jednak vzhledem k průměrnému stáří vozidel v ČR nelze předpokládat, že auta se spalovacími motory přestanou být používány před rokem 2050. Jednak i elektromobily stále produkují při rychlosti 50 km v hodině srovnatelný s automobily (hluk je dán odporem vzduchu), jednak stále znečišťují ovzduší vířením prachu, otěrem pneumatik a otěrem brzdových destiček. Na jejich pohon je třeba elektrická energie, která se ještě dlouho nebude vyrábět bezemisně a na jejich výrobu je také potřeba energie, která se nevyrábí bezemisně, a proto přispívá ke změně klimatu.

ČR se ratifikací Pařížské dohody v rámci OSN zavázala k „udržení nárůstu průměrné globální teploty výrazně pod hranicí 2 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí“. Navržená stavba je ve své podobě s tímto záměrem z důvodů uvedených výše v rozporu. To je o to více na pováženu, že investorem má být veřejnoprávní korporace Hlavní město Praha, které je součástí ČR, a proto se na něj povinnosti snižovat emise skleníkových plynů vztahují. Navržená stavba tak porušuje právo na příznivé životní prostředí dané odst. 1 čl. 35 Listiny základních práv a svobod. Současný automobilový provoz na severojižní magistrále totiž již sám o sobě toto právo narušuje. Na měřících stanicích v Praze v blízkosti magistrály jsou běžně překračovány imisní limity a panuje zde nadlimitní hluk. Takto objemné investice tedy musí směřovat ke zlepšení stávajícího stavu, a tedy k omezení kapacity dané komunikace. Ohledně individuální automobilové dopravy totiž platí tzv. zákon indukce. Na celém světě dochází k tomu, že zejména ve městech komunikace pro automobily jsou využívány na maximum, jelikož nová kapacita učiní dané spojení atraktivnější, což přitáhne další dopravu v podobě dalších aut. Jediným způsobem, jak míru provozu zredukovat, je tedy snížit kapacitu dané komunikace. Toho se nedocílí mimoúrovňovými kříženími a několikapruhovými tunely v centru města, ale naopak povrchovými kříženími a redukcí pruhů.

Ke stavbě budovy filharmonie jako takové nemá pan Tomáš Hnyk připomínky a souhlasí s její realizací v podobě, jak byla navržena. Vyjadřuje však zásadní nesouhlas s předloženým záměrem na řešení související dopravní infrastruktury veřejných pozemních komunikací včetně způsobu napojení budovy na své okolí, která je neoddělitelnou součástí tohoto záměru. Tento záměr si proto svým významným zásahem do životního prostředí žádá, aby byl plně v procesu EIA posouzen, a to i s ohledem na to, že magistrála, kterou tato stavba konzervuje, lemuje pražskou památkovou rezervaci a leží v jejím ochranném pásmu. Stavba proto svým dopravním řešením narušuje kulturní prostředí a kulturní dědictví.

S ohledem na to se pan Tomáš Hnyk domnívá, že v rámci posouzení záměru „Vltavské filharmonie“ v publikované podobě by poté mělo být vydáno nesouhlasné stanovisko.

1. Trvalá konzervace Severojižní magistrály v nevyhovující podobě

Návrh zachovává, resp. zhoršuje stávající stav Severojižní magistrály, což považuje pan Tomáš Hnyk za klíčový problém. Tato dopravní stoka přivádí do centra města zbytnou individuální dopravu a dlouhodobě rozděluje město a snižuje kvalitu života nejen v jejím okolí, ale prakticky v celé Praze. Místo toho, aby projekt přispíval k odstranění nebo zásadní transformaci této bariéry, konzervuje ji nevratným způsobem a posiluje její dopravní funkci ve prospěch automobilové dopravy na úkor ostatních dopravních módů. Moderní městské plánování by mělo směřovat k redukci takovýchto dopravních stok a podporovat transformaci na víceúčelové městské bulváry, přívětivé pro pěší a cyklisty a pro trávení volného času.

2. Nevyhovující a zastaralá dálniční infrastruktury nahrazena ještě horším řešením

Na Vltavské byla bohužel vytvořena infrastruktura s dálničním charakterem poplatná době jejího vybudování. Tento dopravně urbanistický omyl by měl být nyní zcela odstraněn. Projekt však místo toho zahrnuje rozšíření a komplikování již nyní nepřehledného řešení oblasti, včetně vytvoření tří nových tunelů, díky kterým mj. oba směry Severojižní magistrály dvakrát kříží samy sebe navzájem. Tento přístup povede ke zhoršení orientace pro řidiče a zvýšení rizika dopravních nehod. Namísto složitých a nákladných tunelů by bylo vhodnější zvolit výrazně jednodušší městotvorné řešení převážně „na povrchu“, kombinované například s krátkými podjezdy pod mosty a popř. částí budovy a piazzetty. Vzhledem k závazku snižovat emise z Pařížské dohody také množství tunelů zvýší množství betonu potřebné ke stavbě, přičemž jak známo výroba betonu, při které vzniká oxid uhličitý, je zásadní faktor, který přispívá ke klimatické změně.

3. Nedostatečná infrastruktura pro pěší a cyklisty a omezení současné průjezdnosti

Návrh nedostatečně řeší infrastrukturu pro pěší a cyklisty, a to i v koridorech nejvýznamnějších celoměstských cyklotras (A1, A4 a A6). Bezpečný a pohodlný pohyb pro tyto skupiny je zásadní pro moderní městské prostředí. V současném návrhu však chybí dostatečné propojení a snadná přístupnost klíčových bodů v oblasti. Současný provozovaný stav v území je pro chůzi a jízdu na kole ve většině klíčových tras a vazeb bezpečnější a komfortnější (provozně i prostorově) oproti návrhu, který navíc poprvé v historii zcela vylučuje veškerý bezmotorový provoz na Severojižní magistrále v centrální části města (mezi Vychovatelnou a Pankrácem). Například v oblasti mostu a jeho okolí je třeba zajistit krátké a přehledné napojení cyklostezek a cyklopruhů na přilehlé ulice a mosty, a to bez nutnosti zbytečných objížděk. Je na místě připomenout, že magistrála je nyní stavba, která sice vypadá jako dálnice, ale dálnicí není a je na ní tudíž povolena jízda na kole (tu je z hlediska klimatické udržitelnosti nutné všemožně podporovat, a to zejména na úkor automobilové dopravy). Vedení magistrály v tunelu by znamenalo zákaz vjezdu lidí na kole a tudíž zásadní omezení jejich možností pohybu, jelikož stávající řešení magistrály je velmi rychlé, i když není komfortní. Nové řešení nesmí cyklisty omezit ani na rychlosti, ani na komfortu.

4. Vytváření dopravních bariér

Oddělení jednotlivých druhů dopravy do separátních koridorů a tunelů vytváří nové bariéry, které omezují přirozený pohyb ve městě. Tento přístup oddělování dopravy, aplikovaný v 70. letech minulého století mimo jiné právě na Vltavské, fragmentoval městský prostor a je v rozporu s principy udržitelného a integrovaného městského rozvoje. Po nízkonákladových opatřeních realizovaných v předchozích 8 letech je přitom celá lokalita relativně dobře a bezpečně prostupná pěšky i na kole. Trvalé stavební řešení by pak mělo vést k potvrzení a dalšímu zlepšení stavu, nikoliv jeho významnému a nevratnému zhoršení. Návrh by měl být přepracován tak, aby usiloval o co největší propojení veřejného prostoru a zajištění jeho prostupnosti pro všechny uživatele, především pro pěší a cyklisty.

5. Nepříznivý dopad dálniční infrastruktury na kulturní památky

Záměr ponechání, resp. rozvinutí a zafixování charakteru dálniční infrastruktury v Památkové zóně Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice a jejím ochranném pásmu, resp. Ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze nepříznivě působí na nemovité kulturní památky v okolí, zejména Negrelliho viadukt, Hlávkův most, kostel sv. Antonína Paduánského a budovu Elektrických a dopravních podniků a administrativní budovu bývalé Úrazové pojišťovny dělnické, které jsou vedle samotné budoucí Vltavské filharmonie přirozenými dominantami. Obklopení všech těchto objektů bariérovou infrastrukturou s dálničním charakterem a fragmentací prostoru mezi nimi je proto zcela nežádoucí.

Návrh:

Na základě těchto připomínek žádá pan Tomáš Hnyk, aby byl záměr projektu Vltavské filharmonie přepracován takto:

1. zjednodušit a zpřehlednit celkové dopravní řešení;
2. zcela odstranit dálniční tvarosloví a bariérovou infrastrukturu s vyloučením, omezením či ohrožením bezmotorového provozu na veřejných pozemních komunikacích, zejména odstranit všechny tunely a segregované rampy (zkapacitněná „severozápadní část brýlí“ a severní sjízdna rampa východně podél Bubenské);
3. nově navržené tunely nahradit maximálně podjezdem části budovy filharmonie a její piazzetty, odděleným od podjezdu pod Negrelliho viaduktem a Hlávkovým mostem;
4. podjezd budovy, je-li nutný, řešit jako městskou ulici a doplnit jej o chodníky pro pěší s převážně aktivním parterem (např. obchody v podjezdu) a infrastrukturou pro cyklisty;
5. napojení budovy Vltavské filharmonie řešit městotvorným způsobem v prostoru mezi Negrelliho viaduktem a Hlávkovým mostem, nikoliv jako složitou křižovatku východně od Negrelliho viaduktu s bariérovým efektem pro pěší a cyklistický pohyb;
6. křížení komunikací řešit ve všech případech výhradně městskými křižovatkami s přechody pro chodce a cyklistickými pruhy, pásy či přejezdy zajišťujícími přímot, komfort a bezpečí poptávaných vazeb;
7. plnohodnotně integrovat pěší dopravu s redukcí obcházení (závleků, ztracených spádů a dlouhého čekání) pomocí přímých a co nejkratších vazeb všemi směry ze všech míst do všech míst;
8. do návrhu plně integrovat cyklistickou dopravu tak, aby lidé pohybující se tímto způsobem mohli nejkratším způsobem dostat všemi směry ze všech míst na všech komunikacích při

zajištění kontinuity a standardu vazeb (odstranění chaotických kombinací opatření se zcela odlišným standardem, nevhodných závleků a časových ztrát při průjezdu apod.);

9. návrh doplnit o samostatné grafické řešení pouze pěší dopravy a pěších vazeb včetně přestupů na prostředky veřejné hromadné dopravy;

10. návrh doplnit o samostatné grafické řešení pouze cyklistické dopravy a popis vazeb (v souladu s Technickými podmínkami Ministerstva dopravy TP 179 a TP 81 a Standardy aktivní mobility hl. m. Prahy)

11. Návrh by měl být doplněn o posouzení vlivů na památku světového dědictví, neb se nachází v ochranné zóně památkové zóny, a zpracován plně v souladu s Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention (viz <https://whc.unesco.org/en/guidelines/>), jelikož se jedná o zónu zapsanou do seznamu světového dědictví UNESCO, a o souhlasné vyjádření Výboru pro světové dědictví UNESCO.

Tato opatření by měla zajistit, že projekt Vltavské filharmonie bude přínosem nejen pro Prahu, ale také pro její obyvatele a návštěvníky, a bude odpovídat současným požadavkům na udržitelné a přívětivé městské prostředí.

Vzhledem k tomu, že zveřejněný záměr je ve své aktuální podobě v hrubém rozporu se zájmy na ochranu životního prostředí a má nepřijatelný dopad z hlediska nepříznivých vlivů na kulturní dědictví a udržitelný rozvoj Prahy, navrhuje pan Tomáš Hnyk, aby Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí k záměru vydal stanovisko ukládající další posouzení záměru na životní prostředí v procesu EIA.

Vzhledem k tomu, že zveřejněný záměr je v hrubém rozporu se zájmy na ochranu životního prostředí a má nepřijatelný dopad z hlediska nepříznivých vlivů na kulturní dědictví a udržitelný rozvoj Prahy, navrhuje pan Tomáš Hnyk, aby Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí k záměru vydal nesouhlasné stanovisko.

Tím, že OCP MHMP vydává závěr zjišťovacího řízení v tom smyslu, že záměr podléhá posouzení, budou připomínky a požadavky pana Tomáše Hnyka prověřeny v Dokumentaci a případně zpracovány jako podmínky závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

Ing. arch. Theresa Kjellberg MSc. konstatuje, že je zastánkyní projektu Vltavské filharmonie jako takového a vítá i pokrok v projekčních pracích. Bohužel však musí konstatovat, že navržené dopravní řešení zdaleka nenaplňuje proklamované zahojení “rány” města, tzn. vyřešení problematické dopravní situace v řešeném území natož v tom širším. Jedná se de facto o zabetonování stávajícího řešení pouze s drobnými kosmetickými úpravami, případně o jeho pomyslné zakrytí bez jakéhokoliv záměru zklidnění individuální automobilové dopravy. Je velice znepokojena tímto vývojem - obává se nárůstu hluku a zplodin. Byl předpoklad, že návrh bude vycházet ze zpracované územní studie Bubny – Zátory, a bude tedy součástí fungujícího celku.

- ulice Bubenská

- ulice je řešena pouze jako výsek bez dalších návazností, který navíc ani nerespektuje projednávanou územní studii, předložené řešení se tak jeví jako v reálu nefunkční
 - zcela se rezignovalo na záměr vytvořit městský bulvár se zklidněnou dopravou, lemovaný stromy a podélným parkováním tak, jak byl navržen v územní studii
 - předložené řešení upřednostňuje IAD na úkor jiných forem dopravy, a to především pěších a cyklistických
 - v návrhu dochází ke zkapacitnění na dva jízdní pruhy v obou směrech oproti stávajícímu stavu, i když úrovně křížení s tramvajemi bude nutně tak jako tak bez zklidnění IAD generovat fronty a tím docházet k nárůstu hluku i zplodin
 - v úseku od Antonínské k Heřmanově ulici zůstává komunikace ve stávající stopě pouze snesená na povrch, vytváří tak bariéru v pěší i cyklistické dostupnosti, ukrajuje z pozemků ve vlastnictví státu, HMP a MČ a zmenšuje možný potenciál pro výstavbu veřejné stavby na cca ½ - opravdu chceme na úkor veřejných staveb stavět silnice uprostřed města? Takto se chová řádný hospodář?
- předpolí Hlávkova mostu / tunely
 - je rozporován záměr zabetonovat stávající stav bez jakékoli snahy o zklidnění dopravy
 - dochází pouze k jeho zakrytí - to ovšem nepřinese žádné zlepšení negativních externalit
 - jako promarněná šance je vnímáno nevyužití stavbu Vltavské filharmonie k možnosti zklidnění dopravy, navíc v situaci, kdy území bude mnoho let rozkopané a hůře průjezdné (předpokládá se i rekonstrukce Hlávkova mostu), a proto dojde tak jako tak ke změně vnímání magistrály – proč se tedy vracet zpátky?
 - ulice Za Viaduktem / Bubenské nábřeží
 - navrhovaným řešením výjezdů z tunelů i podzemních garáží dochází k naprostému podmanění prostoru AID, neuspokojivý současný stav je ještě výrazně zhoršen, pěší a cyklistické vazby jsou návrhem naprosto zpretrhány
 - dochází k dalšímu odtržení dolních Holešovic, včetně velkých veřejných investic do lávky HolKa a Holešovické tržnice, od Letné a budovy Filharmonie – opět dochází k plýtvání veřejných prostředků
 - nevyužití potenciálu nábřežní promenády jako příjemného prostoru pro život
 - Vltavská Filharmonie
 - krajinářské řešení předpolí budovy i budovy jako takové je nepřesvědčivé z pohledu klimatické změny a zhoršování podmínek pro život ve městě, a to hlavně z pohledu tzv. tepelného ostrova

Ing. arch. Theresa Kjellberg MSc. se nemůže ubránit dojmu, že se zcela rezignovalo na návaznosti mimo řešené území včetně dopravní situace jako celku. Navržené řešení konzervuje nevyhovující současný stav a v některých ohledech i zhoršuje jeho negativní externality.

Navržené dopravní řešení upřednostňuje IAD na úkor pěší, cyklistické i veřejné dopravy. Navržená uliční prostranství rezignují na transformaci území z dálničního charakteru na prostory městské, které by odpovídaly významu dané lokality, staveb i zamýšlených investic. Nevytváří prostředí příjemné pro život, které by odpovídalo na otázky doby, a to zejména v oblasti klimatické krize a její mitigace. Jako obyvatelka Prahy i dané lokality je tímto znepokojena a požaduje, aby byl prověřen dopad projektu na životní prostředí podle zákona. Zároveň doporučuje v dokumentaci pro posouzení vlivu na životní prostředí požadovat zpracování celkového dopravního řešení záměru ve více variantách, které zohlední časový horizont stavby, dlouhodobé záměry města (územní studie, Metropolitní plán) a návaznosti na širší okolí.

OCP MHMP vzal toto vyjádření při formulaci tohoto závěru zjišťovacího řízení na vědomí.

Jiří Maha vznáší připomínky k dopravnímu řešení dle dokumentace záměru PHA1223. Z dokumentace nejsou dle jeho názoru zřejmé dopady na dopravu (všeho druhu) a návaznosti na významné okolní komunikace a jiné stavby v horizontu vzniku stavby. Jakožto obyvatel lokality se bojí zvýšeného hluku a zplodin z IAD a nedostatečné prostupnosti území tedy v zásadě zakonzervováním stávající situace bez jakékoli redukce IAD v širším kontextu (magistrála) na mnoho dalších let. Takto významnou stavbu pokládá za jedinečnou příležitost, jak vylepšit problémy spojené nejen s lokalitou Vltavské, ale také problémy spojené s magistrálou. Pokládal by za (politické) selhání, kdyby se nezohlednily v dopravním řešení proklamované investice do zklidnění magistrály a dostavba obou okruhů. Konkrétní připomínky dále v bodech:

- ulice Bubenská
 - Je rozporován záměr zachování dálničního profilu na úkor kultivace veřejného prostoru na městský bulvár (vzhledem k místu a významu stavby), který by byl bezpečnější variantou z pohledu pěších, cyklistů a dětí, jejichž zvýšený podíl lze (mimo jiné) z důvodu stavby očekávat.
 - Není chápáno rozšíření (zkapacitnění) na dva jízdní pruhy pro IAD v obou směrech.
 - Světelné křižovatky budou bez redukce IAD v širším kontextu generovat fronty aut.
 - Silnice v zamýšleném profilu ubírá ze státního pozemku, na kterém, pokud ví, měla vzniknout škola.
 - Plýtvání veřejného prostoru povrchovým parkovištěm, místo aby byla vyhrazená místa v plánovaných garážích (filharmonie či nová výstavba v okolí). Potenciál místa by šel zcela jistě využít lépe a městotvorně.
 - Kudy povede transit z Veletržní v případě dostavby nové čtvrti Bubny? Stále Bubenskou nebo jinudy? Je toto nějak promyšleno? Proč nedochází ke zklidňování IAD? Není to v rozporu s územní studií?
 - Absence infrastruktury pro cyklisty oddělené od automobilové dopravy.
- ulice Za Viaduktem / Bubenské nábřeží
 - Dnešní dopravní peklo zcela nepřátelské vůči pěší a cyklo dopravě je nejen konzervováno, ale dle dokumentace se dokonce zdá, že situace bude ještě horší mimo jiné kvůli vjezdu a výjezdu z garáží. Proč nejsou výjezdy z garáže řešeny v rámci tunelu? Proč nedochází ke zklidňování IAD?

- Jak je zamýšlen vztah s další velkou investicí do Holešovické tržnice? Přemýšlel někdo nad pohybem pěších, dětí a cyklo dopravy mezi filharmonií a tržnicí? Viz toto úzké hrdlo pod a za železničním mostem.
- Lávka Holka je skvělý počín, ale pro příchozí z horních Holešovic je brutálně oddělena magistrálou. Z dokumentace není patrné, jak je tato prostupnost zamýšlena.
- ulice Za Viaduktem / Bubenské nábřeží
 - Je rozporován záměr zachovat „dálniční nájezd“ místo snahy lokalitu zklidnit a kultivovat vzhledem k významu stavby a k plánům na novou čtvrť Bubny a proklamovaným investicím do okruhů a zklidňování magistrály.
 - Je předpokládáno, že v horizontu stavby se přemýšlí o rekonstrukci mostu. Při této rekonstrukci a při samotné stavbě filharmonie bude automobilová doprava tak nebo tak na delší dobu redukována.
- stavba Vltavské filharmonie
 - Je obava z tepelného ostrova (a hluku), proto je žádáno o maximum zeleně (zejména stromů) k redukcii tepelného ostrova a k pohlcování hluku (doprava a očekávatelný ruch z důvodu velkého množství lidí a kulturních akcí).

Celkově se pan Jiří Maha nemůže ubránit dojmu, že dopravní řešení je vzhledem k současnému stavu jen kosmeticky (ale drazo) upraveno. Tedy je spíš zachován stávající stav definovaný jako dálnice uprostřed města. Řešení ignoruje negativní externality pro lidi žijící v blízkém okolí. Řešení rezignuje na městotvornost a preferuje IAD. Vzhledem k připomínkám výše se jako obyvatel lokality domnívá, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí a měl by podléhat posouzení podle zákona. Zároveň doporučuje v dokumentaci pro posouzení vlivu na životní prostředí požadovat zpracování celkového dopravního řešení záměru ve více variantách, které zohlední časový horizont stavby, dlouhodobé záměry města (územní studie, Metropolitní plán) a návaznosti na širší okolí.

OCP MHMP vzal toto vyjádření při formulaci tohoto závěru zjišťovacího řízení na vědomí.

Ondřej Mirovský konstatuje, že jde o zásadní stavbu, která na velmi dlouhou dobu stanoví dopravní řešení a vztahy v širším kontextu centra Prahy a je nutné posuzovat návrhy dopravního řešení ve více variantách. Proto požaduje, aby proběhl kompletní posudek EIA včetně prověření variant. Konstatuje, že navrhované řešení zhoršuje prostupnost územím pro cyklo dopravy. Je přesvědčen, že nové projekty v Praze (ke všemu takto významné) nesmí zhoršovat podmínky pro konkrétní módy dopravy (především pro ty, které do budoucna porostou, tedy pěší a cyklo doprava), proto požaduje kompletní posudek EIA včetně prověření variant. Dále konstatuje, že ve střednědobém výhledu očekává snižování intenzit dopravy na Severojižní magistrále (SJM) s cílem přeměny na městský bulvár – navrhované řešení bohužel nepracuje s cílem redukce intenzit na SJM - proto požaduje v rámci kompletního posudku pracovat i s touto variantou. Sděluje, že navrhované řešení je dle jeho názoru problematické ve vztahu k udržitelnosti, zapojení kvalitní a funkční zeleně a projekt nesmí negativně přispívat ke zhoršení městského

tepelného ostrova, který je v této lokalitě velmi silný. Proto požaduje prověření těchto dopadů v kontextu městského tepelného ostrova v rámci kompletního posudku EIA.

Pan Ondřej Mirovský má za to, že záměr může mít vliv na životní prostředí a měl by podléhat posouzení podle zákona. Doporučuje v dokumentaci požadovat zpracování celkové dopravní řešení ve variantách.

OCP MHMP vzal toto vyjádření při formulaci tohoto závěru zjišťovacího řízení na vědomí.

Vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší, Mgr. arch. Gabriely Kaprálové a pana Radka Česneka byla zaslána po zákonem stanovené lhůtě. Vzhledem k jejich obsahu OCP MHMP konstatuje, že v těchto vyjádřeních nebyly uplatněny žádné požadavky či připomínky nad rámec těch, které byly uplatněny ve výše uvedených vyjádřeních.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů. Tento závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

RNDr. Štěpán Kyjovský

ředitel odboru

podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

Oznamovatel (oprávněný zástupce)

- EKOLA group, spol. s r.o., IDDS: w863a8d

Dotčená veřejnost veřejnou vyhláškou vyvěšením na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy po dobu 15 dnů, přičemž patnáctým dnem od vyvěšení se písemnost považuje za doručenou

První den zveřejnění:

Poslední den zveřejnění:

Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce pod dobu nejméně 15 dnů podle § 16 zákona (**OCP MHMP žádá o zaslání dokladu o vyvěšení a sejmutí**)

- Hlavní město Praha, Ing. Jana Komrsková, náměstkyně primátora hl. m. Prahy pro oblast životního prostředí a klimatického plánu, Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1
- Městská část Praha 1, starosta, IDDS: b4eb2my
- Městská část Praha 7, starosta, IDDS: r44b2x7
- Městská část Praha 8, starosta, IDDS: g5ybpd2

Na vědomí

- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, IDDS: zpqai2i
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, IDDS: 9gsaax4
- Úřad městské části Praha 7, odbor životního prostředí, IDDS: r44b2x7
- Úřad městské části Praha 7, odbor výstavby (vodoprávní úřad), IDDS: r44b2x7
- Povodí Vltavy, státní podnik, IDDS: gg4t8hf
- Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, IDDS: c2zmahu

Spis