

- Paní Mgr. arch. G. K. (vyjádření ze dne 5. 9. 2024, vyjádření doručeno po uplynutí zákonné lhůty pro vyjádření k oznámení záměru),
- Pan R. Č. (vyjádření ze dne 20. 9. 2024, vyjádření doručeno po uplynutí zákonné lhůty pro vyjádření k oznámení záměru).

Zákonná lhůta pro vyjádření k oznámení záměru v návaznosti na datum zveřejnění informace o oznámení na úřední desce dotčeného kraje uplynula 5. 9. 2024. Následující vyjádření byla zaslána po této lhůtě: vyjádření Ministerstva životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, vyjádření veřejnosti (paní Mgr. arch. G. K. a pan R. Č.). K těmto vyjádřením by tedy nemělo být v souladu s ust. § 6 odst. 6) zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, přihlíženo. I přesto je zpracovatel dokumentace EIA vzal v potaz a v následujícím textu tato vyjádření vypořádává.

Městská část Praha 7 (vyjádření č. j.: ORVP-E-277/2024 ze dne 4. 9. 2024)

Rada městské části Praha 7 požaduje:

1. 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 sjízdou 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.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Záměr je z hlediska dopravního řešení navazujících komunikací předkládán v jedné variantě, avšak během přípravy záměru zpracovatel prověřoval i řadu jiných variant. Přílohou č. 1b předkládané dokumentace EIA je shrnutí zvažovaných dopravních variant i popis vývoje návrhu dopravního řešení, kde jsou uvedeny důvody, proč byly některé varianty opuštěny a proč byla zvolena výsledná varianta. Problematické nároků předmětného záměru na dopravní infrastrukturu se rovněž věnuje kapitola B. II. 6. předkládané dokumentace EIA.

Hlavním důvodem pro navrhované tunelové řešení bylo naplnění požadavků soutěžního zadání na zpřístupnění a oživení nábřeží, který byl formulován následovně: „Cílem návrhu bude oživení a zpřístupnění stávajícího nábřežního prostoru a jeho propojení s veřejnými prostranstvími a samotnou budovou Vltavské filharmonie a vestibulem metra Vltavská. Nábřeží bude pohodlně přístupné a reprezentativní. Důraz bude kladen na kontinuální pěší a cyklistickou prostupnost podél nábřeží a na posílení pobytové funkce nábřeží.“

V textové části vítězného soutěžního návrhu popsal architekt řešení takto: „Díky upravenému schématu automobilové dopravy od Hlávkova mostu k nábřeží Kpt. Jaroše se areál stává jedním z jedinečných zážitků na severní straně Prahy, kde se rozšířený veřejný prostor dotýká vody a poskytuje kontinuální zážitek bez střetu s proudy vozidel. Všechna spojení jsou hladce integrována tak, aby maximalizovala zážitek z příjezdu všech uživatelů a typů mobility a vytvořila otevřenou a dostupnou destinaci pro Holešovice i město Prahu.“

Je tedy patrné, že smyslem tunelového řešení je právě překlenutí té nejvýraznější bariéry v území, Severojižní magistrály, a zpřístupnění nábřeží pro chodce a cyklisty.

Bylo zváženo i omezení individuální automobilové dopravy v křižovatce Bubenská – Antonínská, avšak bylo vyloučeno, protože omezení intenzity automobilové dopravy na Bubenské by vedlo k přesunu

dopravní zátěže primárně do ulice Dukelských hrdinů a do již v současné době přetížené Argentinské. Pokud by zároveň mělo dojít k plánovanému zklidnění Strossmayerova náměstí, přesunula by se doprava z obchodní třídy Dukelských hrdinů do ryze obytné zástavby, paradoxně opět na Praze 7, a došlo by k extrémnímu zvýšení dopravy ve Veverkově ulici, Kamenické a Kostelní. Přesun této dopravní intenzity do obytné zástavby by mohl kromě zhoršení bezpečnosti způsobit překročení hlukových limitů z automobilové dopravy, popř. i limitů znečištění ovzduší. Kromě rozpadu dopravy na území samotné městské části Prahy 7 by výrazné omezení individuální automobilové dopravy na Bubenské ulici vedlo řidiče k objíždění Holešovic i jinudy a úbytek automobilové dopravy na území MČ Prahy 7 by byl vykoupen úměrným nárůstem intenzit automobilové dopravy v sousedních městských částech, zejména na Praze 1, Praze 8, Praze 6 a částečně i na Praze 3. To by mohlo vést k technickým problémům, jako je například překročení kapacity některých křižovatek nebo opět překračování hlukových limitů.

Celkově lze konstatovat, že předkládaná dokumentace EIA vč. odborných příloh prokázala, že za dodržení navržených opatření, která jsou rovněž uvedena v kapitole B. I. 6. a D. IV. dokumentace EIA, je záměr v předkládané variantě z pohledu životního prostředí a veřejné zdraví akceptovatelný.

2. 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.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vítězný soutěžní návrh i z něj vycházející výsledná podoba dopravního řešení na nábřeží Kapitána Jaroše nabízí spojení budovy s řekou a zároveň řeší bezkolizní a kapacitní převedení automobilové dopravy přes území. Řešení kapacitního převedení Severojižní magistrály územím bylo jedním z klíčových požadavků zadání soutěže o návrh a je klíčové i pro omezení vlivu záměru na životní prostředí. Vytváření úzkých hrdel by vedlo ke vzdouvání dopravy a souvisejícím negativním vlivům, zejména k nárůstu znečištění ovzduší, a to nejen v bezprostředním okolí záměru, ale potenciálně i v okolí daleko širším. Vzdouváním automobilové dopravy by byla negativně ovlivněna i plynulost povrchové veřejné dopravy, tj. tramvajových a autobusových linek. Záměr tedy reaguje na současné potřeby a nároky automobilové i veřejné dopravy v lokalitě a přes lokalitu, přitom zároveň řeší i dopravu cyklistickou a pěší.

Záměr je nicméně stavbou s životností nad 100 let, a je proto vhodné reagovat nejen na potřeby aktuální, ale zamýšlet se i nad otázkou, jak se tyto potřeby budou proměňovat v dlouhodobějším výhledu. Z hlediska automobilové dopravy je nutné již v relativně krátkodobém výhledu uvažovat s dokončením Pražského okruhu, které je zahrnuto i ve výhledových staveb v dopravněinženýrských podkladech pro předmětnou dokumentaci EIA, avšak zde je nutné předeslat, že dokončení Pražského okruhu nijak významný vliv na snížení intenzity automobilové dopravy na Hlávkově mostě nemá (viz DIP pro PO: TSK Úkol č. 22 – 2135 – H05a, IPR Obj. č. 02-PT007030 – veřejně dostupné DIP pro proces EIA

záměru Pražského okruhu D0 518 a D0 519). V dlouhodobém výhledu je vhodné se zamýšlet nad transformací potřeb, pokud bude naplněna vize zklidnění Severojižní magistrály. V takovém případě by mohlo dojít k významnému snížení intenzity automobilové dopravy na Hlávkově mostě, na nábreží Kapitána Jaroše i v Bubenské ulici.

Pokud dojde ke zklidnění Severojižní magistrály a dostatečnému poklesu intenzity automobilové dopravy, nabízí se převedení automobilové dopravy pouze do severní tunelové trouby v obousměrném uspořádání a současně úprava křižovatky na předpolí Hlávkova mostu na variantu „levé odbočení“, ovšem bez nutnosti přidávání jízdních pruhů a souvisejícího rozšíření křižovatky. Z jižního tunelu by pak bylo možné automobilovou dopravu úplně vyloučit a převést do něj cyklostezku z nábreží, které by tak zůstalo věnováno pouze chodcům. Tím by došlo k oddělení pěší a cyklistické dopravy. Zároveň by bylo možné jižní tunel ve východní části částečně otevřít a propojit s nábrežím, samozřejmě za předpokladu, že při povodňové situaci by toto propojení bylo zahrazenou mobilní protipovodňovou ochranou. Tunel pro pravé odbočení z Hlávkova mostu by pak rovněž sloužil pro cyklistickou dopravu.

3. 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 podřídit, 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.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Zpracovatel dokumentace EIA se plně ztotožňuje s názorem, že technologie i automobilová doprava se v městském prostředí v sousedství takto významné stavby musí umět podřídit kvalitě veřejného prostoru. Právě tato filosofie vedla projektanta záměru k převedení automobilové dopravy pod povrch, bezbariérovému propojení budovy s řekou a k pojetí střešních teras budovy jako pokračování a rozšíření veřejného prostoru. Náměstí mezi budovou Vltavské filharmonie a Bubenskou ulicí je navrženo tak, aby bylo prostupné ve směru všech očekávaných pěších tras a aby umožňovalo vizuální kontakt mezi osou budovy Elektrických podniků a hlavním vstupem do budovy Vltavské filharmonie.

4. 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 nezpracovává v dostatečné míře, neboť stavbou dochází k výraznému úbytku rostlého terénu a tím i k výraznému omezení možnosti umístění vzrostlé zeleně.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Je zřejmé, že výstavbou tak komplexní a rozsáhlé budovy, jako je Vltavská filharmonie se třemi koncertními sály a řadou doprovodných funkcí, a to v lokalitě, kde se zatím nachází pouze dopravní infrastruktura, musí zákonitě dojít k výraznému úbytku rostlého terénu. Záměr naplňuje regulativ platného územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy na umístění zeleně městské a krajinné. Na střešních terasách budovy jsou vzhledem k nutnosti omezit zatížení nosné konstrukce navrženy zelené ostrovy s nižší vegetací, avšak na piazzettě na střeše podzemních garáží mezi budovou Vltavské filharmonie a Bubenskou ulicí je navržen substrát s dostatečnou mocností pro výsadbu vzrostlých stromů. Dále jsou navržena stromořadí na Bubenské ulici, prodloužené Antonínské ulici (severně od budovy Vltavské filharmonie) a podél tramvajové trati východně od železniční trati. O množství a kvalitě navržené zeleně svědčí i fakt, že veškerá náhradní výsadba se bude realizovat přímo na území záměru.

Pro účely dokumentace EIA byla rovněž zpracována studie Vyhodnocení vlivů na klima (příloha č. 5), která podrobně řeší problematiku městského tepelného ostrova, jakožto i ovlivnění lokálního klimatu předmětným záměrem. Z provedeného hodnocení vyplývá, že ačkoli dojde vlivem realizace posuzovaného záměru k nárůstu zpevněných ploch, lze vliv záměru na lokální klimatické poměry hodnotit převážně pozitivně. Nárůst zpevněných ploch záměrem je totiž kompenzován obměnou povrchů, zvýšením podílu zeleně a zachytem a znovuvyužitím srážkových vod v daném území. Celkově jsou vlivy posuzovaného záměru na klimatický systém hodnoceny jako mírné a akceptovatelné.

5. 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 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.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V rámci zájmového území – záměru jsou navržena stromořadí na Bubenské ulici, prodloužené Antonínské ulici (severně od budovy Vltavské filharmonie) a podél tramvajové trati východně od železniční trati. O množství a kvalitě navržené zeleně svědčí i fakt, že veškerá náhradní výsadba se bude realizovat přímo v území záměru. Vzrostlé stromy jsou navrženy i na náměstí na střeše podzemních garáží mezi budovou Vltavské filharmonie a Bubenskou ulicí. Je naplněn regulativ platného územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy na umístění zeleně v ploše „zeleň městská a krajinná“. Veškerá náhradní výsadba se bude realizovat přímo na území záměru.

Pro účely předkládané dokumentace EIA byla rovněž zpracována studie Vyhodnocení vlivů na klima (příloha č. 5), která podrobně řeší problematiku městského tepelného ostrova, jakožto i ovlivnění lokálního klimatu předmětným záměrem. Z provedeného hodnocení vyplývá, že ačkoli dojde vlivem realizace posuzovaného záměru k nárůstu zpevněných ploch, předmětný záměr obsahuje celou řadu kompenzačních opatření, včetně dostatečné výsadby nové zeleně, čímž lze vliv záměru na lokální klimatické poměry hodnotit převážně pozitivně. Celkově jsou vlivy posuzovaného záměru na klimatický systém hodnoceny jako mírné a akceptovatelné.

6. 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.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Vliv posuzovaného záměru na kvalitu ovzduší, jakožto i na hlukovou situaci v zájmovém území je podrobně vyhodnocen v rámci samostatných odborných studií – Rozptylová studie, respektive Akustické posouzení, které tvoří přílohu č. 2 a 3a předkládané dokumentace EIA. Z výsledků zmiňovaných odborných příloh vyplývá, že je záměr za dodržení navržených opatření akceptovatelný. Přitom je nutné připomenout, že záměr Vltavská filharmonie nijak podstatně nemění stávající dopravní zatížení lokality, protože příspěvek záměru k dopravní zátěži je vzhledem k intenzitě dopravy na Severojižní magistrále velmi malý a úpravami dopravního řešení, které jsou spojeny se záměrem dochází naopak spíše k dopravnímu zklidnění řešeného území, což dokladuje předkládané Akustické posouzení i Rozptylová studie.

Zmiňovaný východní portál tunelů se z oblasti kolem bývalého Vaňkova semenářství vůbec pohledově neuplatní, protože tento portál se nachází západně od Negrelliho viaduktu. Při pohledu z východu tedy bude vidět stále Negrelliho viadukt, stejně jako doposud.

7. 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.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Hlavním důvodem pro navrhované tunelové řešení bylo naplnění požadavků soutěžního zadání na zpřístupnění a oživení nábřeží, který byl formulován následovně: „Cílem návrhu bude oživení a zpřístupnění stávajícího nábřežního prostoru a jeho propojení s veřejnými prostranstvími a samotnou budovou Vltavské filharmonie a vestibulem metra Vltavská. Nábřeží bude pohodlně přístupné a reprezentativní. Důraz bude kladen na kontinuální pěší a cyklistickou prostupnost podél nábřeží a na posílení pobytové funkce nábřeží.“

V textové části vítězného soutěžního návrhu popsal architekt řešení takto: „Díky upravenému schématu automobilové dopravy od Hlávkova mostu k nábřeží Kpt. Jaroše se areál stává jedním z jedinečných zážitků na severní straně Prahy, kde se rozšířený veřejný prostor dotýká vody a poskytuje kontinuální zážitek bez střetu s proudy vozidel. Všechna spojení jsou hladce integrována tak, aby maximalizovala zážitek z příjezdu všech uživatelů a typů mobility a vytvořila otevřenou a dostupnou destinaci pro Holešovice i město Prahu.“

Je tedy patrné, že smyslem tunelového řešení je právě překlenutí té nejvýraznější bariéry v území, Severojižní magistrály, a zpřístupnění nábřeží pro chodce a cyklisty.

Co se směrového řešení Bubenské ulice týče, dosud nebyla přijata změna územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, která by umožňovala narovnění ulice Bubenské do její historické stopy v souladu s Územní studií Holešovice – Bubny – Zátory.

Druhou překážkou pro narovnění Bubenské ulice je nepříznivý vliv tohoto narovnění na akustickou situaci u chráněné obytné zástavby na Bubenské ulici v úseku mezi křižovatkami s Antonínskou a Heřmanovou. Dle předběžného akustického posouzení zpracovaného pro potřeby úvodních fází projektové přípravy záměru „Vltavská filharmonie“ firmou EKOLA group, spol. s r.o. v srpnu 2023 (zak. č. 23.0344-01) by vlivem narovnění Bubenské ulice došlo u zmíněné chráněné obytné zástavby k překročení hygienických limitů pro hluk z automobilové dopravy jak v denní době, tak i v době noční.

Bylo zváženo i omezení individuální automobilové dopravy v křižovatce Bubenská – Antonínská, avšak bylo vyloučeno, protože omezení intenzity automobilové dopravy na Bubenské by vedlo k přesunu dopravní zátěže primárně do ulice Dukelských hrdinů a do již současné době přetížené Argentinské. Pokud by zároveň mělo dojít k plánovanému zklidnění Strossmayerova náměstí, přesunula by se doprava z obchodní třídy Dukelských hrdinů do ryze obytné zástavby, paradoxně opět na Praze 7 a došlo by k extrémnímu zvýšení dopravy ve Veverkově ulici, Kamenické a Kostelní. Přesun této dopravní intenzity do obytné zástavby by mohl kromě zhoršení bezpečnosti způsobit překročení hlukových limitů z automobilové dopravy, popř. i limitů znečištění ovzduší. Kromě rozlivu dopravy na území samotné městské části Prahy 7 by výrazné omezení individuální automobilové dopravy na Bubenské ulici vedlo řidiče k objíždění Holešovic i jinudy a úbytek automobilové dopravy na území městské části Prahy 7 by byl vykoupen úměrným nárůstem intenzit automobilové dopravy v sousedních městských částech, zejména na Praze 1, Praze 8, Praze 6 a částečně i na Praze 3. To by mohlo vést k technickým problémům, jako je například překročení kapacity některých křižovatek nebo možné překračování hlukových limitů.

Kromě úplného zneprůjezdění Bubenské ulice v úseku mezi křižovatkami s nábřežím Kapitána Jaroše a Heřmanovou byly prověřeny i další varianty, které vycházely z varianty Hybridní, avšak kladly si za cíl minimalizovat omezení, které Bubenská ulice ve stávající půdorysné stopě představuje pro realizaci blokové výstavby severovýchodně od křižovatky Bubenská x Antonínská.

Základem těchto variant bylo ponechání Bubenské v Hybridní variantě, aby se směrově nepřekládala a zároveň zrušení východní větve komunikace mezi křižovatkami s ulicemi Antonínskou a Heřmanovou.

V případě takového opatření by veškerá doprava po Bubenské v tomto úseku musela být vedena po jejím západním rameni, a to buď obousměrně, jednosměrně směrem do centra (ze severu na jih), anebo jednosměrně směrem z centra (z jihu na sever).

Varianta s obousměrným provozem na západním rameni Bubenské naráží na dva problémy. Prvním je fakt, že touto úpravou by došlo k úpravě směrového vedení komunikace, protože by došlo k přeložení jízdních pruhů ve směru z centra na západní větev komunikace, bylo by ji nutné rozšířit a zčásti směrově upravit, zároveň by výrazně narostla intenzita provozu na této větvi. Druhým problémem je řešení křižovatky Bubenská x Antonínská, protože ve variantě s Bubenskou v uspořádání 1+1 jízdní pruh a preferencí tramvaje je tato křižovatka kapacitně nevyhovující, jak už ukázala Dopravně-inženýrská studie předpolí Hlávkova mostu (Projekce dopravní Filip s.r.o., 11/2020) nebo Dopravně-inženýrské posouzení vzájemného ovlivňování křižovatek pomocí dynamické mikrosimulace, varianta Bubenská 1+1 (AFRY CZ s.r.o., 11/2023).

Varianta s jednosměrným provozem směrem z centra (tj. z jihu na sever) naráží na podobný problém jako varianta předchozí, a sice že touto úpravou by došlo k úpravě směrového i výškového řešení. Navíc

by se jí týkal stejný problém jako varianty s úplným uzavřením předmětného úseku Bubenské pro automobilovou dopravu, a to problém přelivu této dopravy do okolní uliční sítě.

Varianta s jednosměrným provozem směrem do centra (ze severu na jih) se jevila jako nejperspektivnější, protože při ní do největší míry zůstává zachováno směrové řešení. Nicméně se jí opět týká stejný problém jako varianty s úplným uzavřením předmětného úseku Bubenské pro automobilovou dopravu, a to problém přelivu této dopravy do okolní uliční sítě, zejména do třídy Dukelských hrdinů. Pokud by zároveň mělo dojít k plánovanému zklidnění Strossmayerova náměstí, přesunula by se doprava z obchodní třídy Dukelských hrdinů do již nyní přetížené Argentinské a do ryze obytné zástavby, paradoxně opět na Praze 7, a došlo by k extrémnímu zvýšení dopravy ve Veverkově ulici, Kamenické a Kostelní.

Z výše uvedených důvodů byly varianty se zrušením východní větve ulice Bubenské v úseku mezi křižovatkami s Antonínskou a Heřmanovou opuštěny.

Přílohou č. 1b dokumentace EIA je shrnutí zvažovaných dopravních variant i popis vývoje návrhu dopravního řešení, kde jsou podrobněji uvedeny důvody, proč bylo od některých variant opuštěno a proč byla vybrána výsledná varianta.

8. 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 umísťování 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 dálničního podoby. Návrhem je v místě nesmyslně fixováno toto neměstské řešení na mnoho desítek let, ne-li na trvalo.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Dosud nebyla přijata změna územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, která by umožňovala narovnění ulice Bubenské do její historické stopy v souladu s Územní studií Holešovice – Bubny – Zátory. Změna ÚP Z 3822/00 je ve fázi úpravy návrhu změny ÚP po veřejném projednání a je možné, že konečné řešení změny ÚP bude ještě podstatně upraveno, vč. finálního vedení trasy Bubenské ulice.

Druhou překážkou pro narovnění Bubenské ulice je nepříznivý vliv tohoto narovnění na akustickou situaci u chráněné obytné zástavby na Bubenské ulici v úseku mezi křižovatkami s Antonínskou a Heřmanovou. Dle předběžného akustického posouzení zpracovaného pro potřeby úvodních fází projektové přípravy záměru „Vltavská filharmonie“ firmou EKOLA group, spol. s r.o. v srpnu 2023 (zak. č. 23.0344-01) by vlivem narovnění Bubenské ulice došlo u zmíněné chráněné obytné zástavby k překročení hygienických limitů pro hluk z automobilové dopravy v denní době i v době noční.

Existují v principu tři možná řešení tohoto problému, avšak jedno z nich je urbanisticky nežádoucí a zbývající dvě nejsou realisticky dosažitelná, případně až v horizontu jednotek let.

Prvním řešením by byla instalace protihlukových opatření. Aby tato opatření byla s ohledem na intenzity dopravy na Bubenské dostatečně účinná, muselo by se jednat o úplné zakrytí komunikace na Bubenské, tedy o tunel, popř. o galerii otevřenou pouze z východní strany. Takováto opatření by však popírala urbanistický smysl celého řešení.

Druhým řešením by bylo radikální omezení intenzity automobilové dopravy na Bubenské ulici v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Antonínskou a Heřmanovou. Součástí předběžného akustického posouzení

bylo stanovení přípustných intenzit automobilové dopravy na Bubenské ulici, aby byly dodrženy příslušné hlukové limity pro novou komunikaci v případě jejího napřimení. Z posouzení vyplývá, že by musela intenzita dopravy poklesnout zhruba na desetinu původních hodnot ve dne, respektive pětadvacetinu původních hodnot v noci.

Snížení intenzity dopravy na Bubenské bylo prověřeno v několika variantách, viz odpověď na předchozí bod vyjádření a přílohu č. 1b dokumentace EIA, která obsahuje shrnutí zvažovaných dopravních variant i popis vývoje návrhu dopravního řešení a v níž jsou podrobněji uvedeny důvody, proč bylo od některých variant upuštěno a proč byla vybrána výsledná varianta.

Třetím řešením by bylo řešení na straně dotčené chráněné obytné zástavby. Možná opatření na straně dotčené chráněné obytné zástavby jsou buď změna účelu využívání dotčených budov, prakticky tedy jejich vykoupení a změna způsobu užívání z bydlení např. na kanceláře, nebo změna způsobu větrání těchto bytů z přirozeného na nucené s rekuperací, spojená i s výměnou oken. Vzhledem k množství vlastníků bytových jednotek je však toto řešení značně problematické a spíše pouze v teoretické rovině.

9. 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.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Je nutno upozornit, že příspěvek záměru Vltavská filharmonie k intenzitám dopravy na Bubenské ulici je velice malý, viz příloha č. 1 dokumentace EIA. V rámci dokumentace EIA jsou zpracovány akustické posouzení i rozptylová studie (příloha č. 2 a 3a) a je provedeno vyhodnocení vlivu záměru na hlukovou zátěž a znečištění ovzduší v okolí. Závěrem obou posouzení je, že je záměr za dodržení podmínek stanovených v kapitole B. I. 6 a D. IV dokumentace EIA akceptovatelný.

Snížení počtu jízdních pruhů na Bubenské ulici bylo prověřeno dynamickou mikrosimulací. Při uspořádání 1+1 jízdní pruh by docházelo ke vzájemnému ovlivňování křižovatek. Proto bylo zvoleno uspořádání 2+2, podobně jako v Dopravně-inženýrská studie předpolí Hlávkova mostu, Projekce dopravní Filip, s.r.o. 11/2020, zak. č. 20-014. Dále je nutné upozornit na riziko, že snížení dopravní propustnosti Bubenské ulice by mohlo způsobit negativní rozliv dopravy do okolní obytné zástavby.

10. Usilovat, aby budova i přes významný rozsah prosklených ploch byla v souladu s požadavky moderních staveb ekologicky úsporná. Provéřit 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.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Uvedené problematiky jsou v rámci předkládané dokumentace EIA prověřeny v samostatných studiích tvořících odborné přílohy předkládané dokumentace EIA (viz následující přehled).

Vliv provozu záměru na akustickou situaci v zájmovém území je podrobně vyhodnocen v příloze č. 2 dokumentace EIA (Akustické posouzení). Výsledky odborné studie jsou rovněž uvedeny v kapitole D. I. 3. předkládané dokumentace EIA. Vliv záměru na kvalitu ovzduší v zájmovém území je vyhodnocen

v odborné studii – Rozptylová studie, která tvoří přílohu č. 3a dokumentace EIA. V rámci dokumentace EIA jsou výsledky rozptylové studie uvedeny v kapitole D. I. 2.

Úroveň nočního osvětlení předmětného záměru byla prověřena světelně-technickým posouzením Omezení nežádoucích účinků venkovního osvětlení, které tvoří přílohu č. 9 dokumentace EIA. Přílohou č. 5 dokumentace EIA je rovněž studie Vyhodnocení vlivů na klima. Cílem této studie je vyhodnocení vlivů posuzovaného záměru na klimatický systém Země a rovněž zhodnocení rizik spojených s klimatickými změnami z hlediska jejich vlivu na uvedený záměr.

Vliv realizace tepelných čerpadel voda – voda na dotčený úsek vodního toku Vltava, respektive na VKP vodní tok a osu nadregionálního biokoridoru byl detailně prověřen v rámci Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny, podle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a § 7 vyhlášky č. 142/2018 Sb., ve znění pozdějších předpisů (příloha č. 7 dokumentace EIA). Tyto vlivy jsou pak dále popsány v příslušné kapitole D. I. 7 Vlivy na biologickou rozmanitost a kapitole D. I. 8. Vlivy na krajinu a její ekologické funkce. Celkově lze konstatovat, že vliv předmětného záměru na výše uvedené prvky bude mírný a dočasný.

V rámci nového objektu Vltavské filharmonie jsou navrženy přípojky dešťové kanalizace. Přípojky budou odvádět dešťové odpadní vody z retenční nádrže (sever), která je navržena o celkovém objemu cca 403 m³ a retenční nádrže (jih) o objemu cca 730 m³. V obou případech bude část nádrže sloužit pro dočasné zadržování a regulované vypouštění dešťové vody (retence) a část nádrže bude sloužit pro trvalé zadržování vody (akumulace), která bude dále využívána jako užitková voda pro splachování toalet a závlahu zeleně. Popis způsobu nakládání s dešťovými vodami je uveden v kapitole B. III. 2. předkládané dokumentace EIA.

Celkově lze konstatovat, že odborné studie předkládané dokumentace EIA prokázaly, že za dodržení navržených opatření, která jsou uvedena v kapitole B. I. 6. a D. IV. předkládané dokumentace EIA, je záměr z pohledu výše uvedených složek životního prostředí akceptovatelný.

11. 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.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

V rámci kapitoly B. I. 6. a kapitoly D. IV. předmětné dokumentace EIA jsou navržena pro fázi výstavby záměru taková opatření, aby nedocházelo ke zhoršení kvality životního prostředí, respektive aby

nedocházelo k zatěžování území nad míru únosného zatížení. Navržená opatření vychází z odborných studií, které tvoří samostatné přílohy předkládané dokumentace EIA. Jedná se především o přílohu č. 2 (Akustické posouzení) a přílohu č. 3a (Rozptylová studie). Zmiňované odborné studie prokázaly, že vlivy výstavby záměru na hlukovou zátěž a na kvalitu ovzduší zájmového území jsou akceptovatelné. Zároveň je nutné doplnit, že výstavba v nočních hodinách nebude probíhat, tedy negativní vlivy nočního osvětlení ze staveniště se nepředpokládají.

Podmiňování stavby Vltavské filharmonie dokončením severního vestibulu stanice Vltavská by znamenalo oddálení výstavby Vltavské filharmonie o několik let. Plán organizace výstavby Vltavské filharmonie je koncipován tak, že stanice Vltavská je po celou dobu výstavby dostupná městskou hromadnou dopravou, a to buď alespoň metrem, anebo tramvají. V žádném okamžiku nedojde k současnému uzavření stanice metra a úplné výluce tramvajové dopravy. Délka výluky provozu stanice metra Vltavská potrvá 13 měsíců a během celého tohoto období bude v provozu tramvajová trať Strossmayerovo náměstí – Holešovická tržnice. Délka úplné výluky tramvajového provozu potrvá v součtu jen 2 měsíce, dalších 7 měsíců bude tramvajová zastávka Vltavská konečnou stanicí dostupnou pouze ze směru od Holešovické tržnice. Po celou tuto dobu však bude v provozu stanice metra a její jižní vestibul.

Z hlediska využití železnice pro přesun stavebních hmot v navrhované lokalitě lze konstatovat, že veřejná kolejová infrastruktura pro odvoz stavebního materiálu po železnici není v zájmovém území k dispozici.

V prostoru ŽST Praha-Bubny po modernizaci budou k dispozici čtyři dopravní koleje, navíc v jiné výškové úrovni než bylo dosavadní kolejiště, resp. bude budoucí terén. Všechny čtyři dopravní koleje jsou určeny pro jízdy osobních vlaků a z hlediska provozu budou velmi vytížené. Ze stavebního ani provozního hlediska tedy není možné do stanice napojit novou vlečku, a tedy využít železnici pro přesun hmot.

12. 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.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Přílohou předkládané dokumentace EIA č. 14 jsou situace jednotlivých fází výstavby, z nichž je návrh provizorního uspořádání dopravy patrný. Cílem návrhu organizace a fázování výstavby je provádět opatření koordinovaně s opatřeními navrženými v rámci plánované rekonstrukce Hlávkova mostu a zachovat kapacitu tranzitní dopravy v co největší možné míře.

Trvalé omezení dopravy v lokalitě Vltavské filharmonie nelze řešit izolovaně na úrovni projektu Vltavské filharmonie, neboť ve své podstatě se jedná o otázku zklidnění Severojižní magistrály. Snaha o izolované omezování kapacity páteřních komunikací v okolí Vltavské filharmonie by mohla mít i kontraproduktivní efekt a mohla by vést k redistribuci dopravy mimo jiné právě i do okolní obytné zástavby.

Zároveň je nutné připomenout, že záměr Vltavské filharmonie nijak podstatně nemění stávající dopravní zatížení lokality a úpravami dopravního řešení, které jsou spojeny se záměrem, dochází naopak spíše k dopravnímu zklidnění řešeného území, což dokladuje předkládané akustické posouzení i rozptylová studie, které tvoří přílohu č. 2 a 3a dokumentace EIA.

13. 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 sjízdou 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.

Komentář zpracovatele dokumentace EIA:

Během přípravy záměru byla zvážena řada dopravních variant. V samostatné příloze č. 1b dokumentace EIA je uveden podrobný přehled zvažovaných variant i popis vývoje dopravního řešení, který ukazuje a odůvodňuje, proč byla nakonec zvolena právě předkládaná varianta dopravního řešení.

Tunelové řešení nelze vnímat izolovaně. Je nutné hodnotit náklady a přínosy celého záměru Vltavské filharmonie, jehož je tunelové řešení nedílnou součástí již od vítězného soutěžního návrhu. Je patrné, že architekt ve svém návrhu preferoval pobytovou funkci okolí budovy a prostupnost pro pěší dopravu i za cenu technicky náročnějšího řešení pro dopravu automobilovou. Díky umístění automobilové dopravy do tunelů se povrch uvolňuje pro chodce a nabízí bezbariérové propojení mezi budovou Vltavské filharmonie a řekou. Nábřeží není odděleno od budovy magistrálou, naopak je součástí pobytového prostoru v bezprostředním okolí budovy. Tato integrace nábřeží dotváří vertikální kompozici Vltavské filharmonie. Vltavská filharmonie je komponována jako kaskáda venkovních cílů od říční hladiny až po vyhlídku na ikonické panorama města.

Cílem návrhu nebylo vytváření úzkých hrdel, která by vedla ke vzdouvání dopravy v okolí, nýbrž zejména bezpečné a bezkolizní převedení dopravy přes území, jehož význam záměr Vltavská filharmonie přetváří z dopravního uzlu na cílovou destinaci a součást městského prostředí. Řešení kapacitního převedení Severojižní magistrály územím bylo jedním z klíčových požadavků zadání architektonické soutěže záměru Vltavské filharmonie a je klíčové i pro omezení vlivu záměru na životní prostředí. Vytváření úzkých hrdel by vedlo ke vzdouvání dopravy a souvisejícím negativním vlivům, zejména k nárůstu znečištění ovzduší, a to nejen v bezprostředním okolí záměru, ale potenciálně i v okolí daleko širším. Vzdouváním automobilové dopravy by byla negativně ovlivněna i plynulost povrchové veřejné dopravy, tj. tramvajových a autobusových linek. Záměr tedy reaguje na současné potřeby a nároky automobilové i veřejné dopravy v lokalitě a přes lokalitu, přitom zároveň řeší i dopravu cyklistickou a pěší.

Pokud v dlouhodobém výhledu dojde ke zklidnění Severojižní magistrály a dostatečnému poklesu intenzity automobilové dopravy, nabízí se následně převedení automobilové dopravy pouze do severní tunelové trouby v obousměrném uspořádání a současně úprava křižovatky na předpolí Hlávkova mostu na variantu „levé odbočení“ (tj. z Hlávkova mostu se místo doprava bude odbočovat doleva), ovšem bez nutnosti přidávání jízdních pruhů a souvisejícího rozšíření křižovatky. Z jižního tunelu by pak bylo možné automobilovou dopravu úplně vyloučit a převést do něj cyklostezku z nábřeží, které by tak zůstalo věnováno pouze chodcům. Tím by došlo k oddělení pěší a cyklistické dopravy. Zároveň by bylo možné jižní tunel ve východní části částečně otevřít a propojit s nábřežím, samozřejmě za předpokladu, že při povodňové situaci by toto propojení bylo zahrazenou mobilní protipovodňovou ochranou. Tunel pro pravé odbočení z Hlávkova mostu by pak rovněž sloužil pro cyklistickou dopravu.

Kapacitní posouzení křižovatek je součástí dopravněinženýrských podkladů, které jsou součástí přílohy č. 1a dokumentace EIA.