



Městská část Praha 7

USNESENÍ

38. jednání Rady městské části

konané dne 03.09.2024

číslo usnesení 0544/24-R

k vyjádření MČ Praha 7 k oznámení zahájení zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů k záměru Vltavské filharmonie

Rada městské části Praha 7

I. konstatuje, že

1. 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.
2. hlavní stavební objekt vlastního moderního hudebního centra o 6 nadzemních podlažích s mezaniny a rozsahu 41000 m² hrubých podlažních ploch a ještě téměř jednou tolik 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.
3. 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.
4. 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

1. stavbu Vltavské filharmonie jakožto moderního hudebního centra, které bude určeno nejen pro koncerty vážné hudby, ale nabídne i širokou škálu dalších aktivit pro volnočasové využití 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 z naší strany kladen velký důraz také na veřejný prostor v okolí budovy, na jeho příznivé pobytové klimatické podmínky, bezbariérovost, prostupnost, variabilnost, jeho logické, funkční a dlouhodobě udržitelné uspořádání. Z tohoto postoje vyplývá řada níže uvedených připomínek.

III. požaduje

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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 možný míře příčným pohybům pěších a zachovat otevřený průhled na ose obou významných budov bez bariérových vyvýšených záhonů, které využití prostoru trvale limitují.

5. 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.
6. 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 navrhnout do veřejných prostranstvích 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.
7. 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 nábreží. Prostor při portálu by měl umožnit přístup z budoucí nové části města k řece a zároveň neomezovat prostupnost celého levobřežního nábreží. Pěší plochy podél zástavby by měly být rozšířeny na úkor zbytkových ploch mezi komunikacemi.
8. 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.
9. 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.

10. 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.
11. 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.
12. 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 požadujeme prověřit využití železnice.
13. 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.
14. 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.

IV. ukládá

1. podepsat průvodní dopis k vyjádření MČ Praha 7 k oznámení zahájení zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů k záměru Vltavské filharmonie

Zodpovídá: Mgr. Jan Čížinský, starosta

Řeší: Mgr. Jan Čížinský, starosta

Termín plnění: 03.09.2024

2. odeslat vyjádření MČ Praha 7 k oznámení zahájení zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů k záměru Vltavské filharmonie Odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy

Zodpovídá: Ing. arch. Tereza Marková, vedoucí odboru ORVP

Řeší: Ing. arch. Tomáš Richtř, referent

Termín plnění: 04.09.2024

Starosta MČ Praha 7: STA Čížinský Jan Mgr.

Předkladatel: MISTA PhDr. Ing. arch. Lenka Burgerová, Ph.D.

Zpracoval odbor: Odbor rozvoje a péče o veřejný prostor

Zpracovatel: VED ORVP Ing. arch. Tereza Marková