

SZn. S-MHMP-0765039/2008/OZP/VI/EIA/601-8/Nov Vyřizuje/telefon Ing. Novotný/236004422 Datum 22.11.2013

Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon)

I. Identifikační údaje

1. Název záměru

Zklidnění SJM v prostoru u Národního muzea

Kód záměru: PHA601 (Informační systém EIA - www.cenia.cz/eia)

2. Kapacita (rozsah) záměru

Předmětem záměru je dopravní zklidnění Severojižní magistrály (SJM) u Národního muzea v Praze v rozsahu (úseku) Hlavní nádraží - Nuselský most. Celková délka úpravy je přibližně 1 900 m.

Záměr naplňuje dikci bodu 9.1 (Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu - viz vyjádření Ministerstva životního prostředí zn. 75951/ENV//08 ze dne 21. 10. 2008.

Součástí záměru jsou podle zvolené varianty i úprava napojujících ulic a tramvajové tratí, mosty, odvodnění, potřebné přeložky inženýrských sítí a vegetační úpravy.

Záměr neobsahuje celkovou úpravu Václavského náměstí a realizaci podzemních garáží v jeho horní části, avšak navržené technické řešení tyto úpravy umožňuje.

Na základě závěru zjišťovacího řízení byla zpracována technická studie (TS) s 6 možnými variantními řešeními:

- povrchová varianta (2 + 2 pruhy za Národním muzeem),

- varianta krátký tunel (2 + 2 pruhy v jedné výškové úrovni za Národním muzeem, zahlušené, bez možnosti výhledového pokračování),
- varianta dlouhý tunel (2 + 2 pruhy ve dvou výškových úrovních za Národním muzeem, s možností dalšího prodloužení až k Nuselskému mostu),
- varianta dlouhý tunel (2 + 2 pruhy ve dvou výškových úrovních za Národním muzeem, s možností dalšího prodloužení až k Nuselskému mostu ve dvoupatrovém uspořádání),
- kombinovaná varianta (2 + 2, resp. 1 + 1 + 1 pruhy v jedné výškové úrovni za Národním muzeem, ražené až k Nuselskému mostu, bez rozpletů v Čelakovského sadech, kombinováno s povrchovým vedením za budovou Národního muzea),
- kombinovaná optimalizovaná varianta (předchozí varianta optimalizovaná sloučením obou průjezdných směrů do jednoho tunelu).

Hlavními negativními vlivy působenými uvažovaným záměrem jsou důsledky emisí, způsobované projíždějícími vozidly. Proto byly z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí sloučeny obě varianty dlouhého tunelu a obě kombinované varianty. Posuzovány tak byly následující varianty:

- 0 nulová varianta (stávající stav bez jakýchkoliv úprav),
- 1 povrchová varianta,
- 2 varianta krátkého tunelu,
- 3 varianta dlouhého tunelu (varianta dvou tunelů i patrového tunelu z TS),
- 4 varianta kombinovaná (varianta kombinovaná i kombinovaná optimalizovaná z TS).

Tunelové úseky jsou rozděleny do dvou etap:

- I. etapa řeší tunelový úsek za Národním muzeem (Hlavní nádraží - ul. Žitná) a povrchové vedení od Hlavního nádraží až k Nuselskému mostu,
- II. etapa řeší tunelový úsek od ulice Žitná až k Nuselskému mostu a úpravu napojení tunelových trub u Nuselského mostu.

I. etapa může být realizována samostatně, z hlediska výstavby je v dokumentaci uvedeno doporučení realizovat obě etapy současně.

Podrobný popis navrhovaných variant je uveden v dokumentaci (PRAGOPROJEKT, a.s. - Ing. Ondřej Čapek; červen 2011; kapitola B.I.6., str. 12 - 26).

3. Umístění záměru

kraj: Hlavní město Praha
 obec: hlavní město Praha
 městská část: Praha 1, Praha 2
 katastrální území: Nové Město, Vinohrady

4. Obchodní firma oznamovatele

Ředitelství silnic a dálnic ČR

5. IČ oznamovatele
65993390

6. Sídlo oznamovatele
Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

II. Průběh posuzování

1. Oznámení

Zpracovatel oznámení: PRAGOPROJEKT, a.s. - Ing. Ondřej Čapek, osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 1630/280/OPV/93 ze dne 4. 5. 1993, resp. autorizace, která byla prodloužena rozhodnutími MŽP č.j.: 21564/ENV/06 ze dne 30. 3. 2006 a č.j. 52964/ENV/11 ze dne 27. 7. 2011

Datum zpracování oznámení: 09/2008
Datum předložení oznámení: 11/2008

2. Dokumentace

Zpracovatel dokumentace: PRAGOPROJEKT, a.s. - Ing. Ondřej Čapek, osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 1630/280/OPV/93 ze dne 4. 5. 1993, resp. autorizace, která byla prodloužena rozhodnutími MŽP č.j.: 21564/ENV/06 ze dne 30. 3. 2006 a č.j. 52964/ENV/11 ze dne 27. 7. 2011

Datum zpracování dokumentace: 06/2012
Datum předložení dokumentace: 07/2012

3. Posudek

Zpracovatel posudku: Ing. Alexandr Mertl, osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 961/196/OPV/93 ze dne 7. 6. 1994, resp. autorizace, která byla prodloužena rozhodnutími MŽP č.j.: 45335/ENV/06 ze dne 7. 7. 2006 a č.j. 50206/ENV/11 ze dne 15. 7. 2011

Datum zpracování posudku: 04/2013
Datum předložení posudku: 04/2013

4. Veřejné projednání

Veřejné projednání se konalo dne 11. 6. 2013 od 16:00 hod. v zasedací místnosti č. 201 Magistrátu hlavního města Prahy, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1 a proběhlo v souladu s § 17 zákona a s § 4 vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí (dále jen vyhláška).

Průběh a výsledky veřejného projednání jsou uvedeny v zápisu z veřejného projednání SZn. S-MHMP-0765039/2008/OZP/VI/EIA/601-7/Nov ze dne 21. 6. 2013.

5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Dle vyjádření Ministerstva životního prostředí zn. 75951/ENV//08 ze dne 21. 10. 2008 záměr naplňuje dikci bodu 9.1 (Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I)) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu. Příslušným úřadem k zahájení zjišťovacího řízení je Magistrát hlavního města Prahy.

Oznámení záměru obdržel odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy¹ (dále OOP MHMP), jako příslušný úřad podle § 22 zákona, dne 13. 11. 2008. OOP MHMP poté zahájil zjišťovací řízení s tím, že obdržel 3 vyjádření územních samosprávných celků, 5 vyjádření dotčených správních úřadů a 4 vyjádření dalších subjektů. Příslušný úřad následně dospěl k závěru, že záměr bude posuzován podle zákona, neboť z předloženého oznámení, zpracovaného dle přílohy č. 3 zákona, a z obdržení vyjádření vyplynulo, že záměr je umísťován do území se značnou hlukovou a imisní zátěží v důsledku dopravní situace v území a realizací záměru by mohlo dojít k významnému ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví. V závěru zjišťovacího řízení SZn. S-MHMP-765039/2008/OOP/VI/EIA/601-2/Nov ze dne 2. 3. 2009 dále příslušný úřad upřesnil informace, které je vhodné uvést do dokumentace a navrhnul zpracování variant řešení záměru.

Dne 10. 7. 2012 obdržel příslušný úřad, již jako odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále OZP MHMP), zpracovanou dokumentaci, kterou dle požadavků zákona zveřejnil a zaslal dotčeným územním samosprávným celkům a správním úřadům k vyjádření. K této dokumentaci byla příslušnému úřadu doručena 4 vyjádření územních samosprávných celků, 5 vyjádření dotčených správních úřadů a 2 vyjádření dalších subjektů.

Následně zajistil příslušný úřad zpracování posudku ve smyslu § 9 odst. 1 zákona, který byl OZP MHMP předán 24. 4. 2013. Posudek příslušný úřad zveřejnil a zaslal dotčeným územním samosprávným celkům a správním úřadům k vyjádření. K posudku byla příslušnému úřadu doručena 2 vyjádření územních samosprávných celků a 5 vyjádření dotčených správních úřadů.

Dne 11. 6. 2013 se uskutečnilo veřejné projednání, jehož výsledky jsou uvedeny v zápisu SZn. S-MHMP-0765039/2008/OZP/VI/EIA/601-7/Nov ze dne 21. 6. 2013.

¹ Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy byl zrušen s účinností od 1. 5. 2012 na základě bodů I.30, I.31 a I.32 usnesení Rady hlavního města Prahy č. 512 ze dne 24. 4. 2012 s tím, že ve věcech výkonu státní správy převzal jeho kompetence odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy.

Celkově lze konstatovat, že proces posuzování vlivů proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními zákona a vyhlášky.

Vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byly posouzeny ze všech podstatných hledisek.

Do procesu posuzování vlivů na životní prostředí se zapojili zástupci dotčených územních samosprávných celků, správních úřadů i veřejnosti.

Zpracovatel posudku po vyhodnocení oznámení, dokumentace, obdržených vyjádření k nim a dalších zjištěných informací doporučil příslušnému úřadu vydat nesouhlasné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí v předložených variantách navrhovaného umístění i technického řešení.

Výsledkem posouzení vlivů záměru na životní prostředí je toto stanovisko příslušného úřadu.

6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta

- hlavní město Praha,
- městská část Praha 1,
- městská část Praha 2,
- městská část Praha 3,
- městská část Praha 7,
- Hygienická stanice hlavního města Prahy,
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha,
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí,
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor životního prostředí,
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu,
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče,
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy,
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravních agend,
- Komise Rady hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu,
- Společnost pro trvale udržitelný život,
- Auto*Mat, o. s.,
- Mgr. Petra Kolínská,
- RNDr. Karel Carva, Ph.D.

III. Hodnocení záměru

1. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

Za významné vlivy na životní prostředí spojené s realizací záměru a zejména s jeho provozem lze považovat vlivy na ovzduší, hlukovou situaci a s tím spojené vlivy na obyvatelstvo (veřejné

zdraví), včetně sociálně ekonomických vlivů, dále vlivy na faunu, flóru, krajinu a vlivy na kulturní a historické památky. Ostatní vlivy na životní prostředí jsou považovány za méně významné či nevýznamné.

Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

Vlivy na ovzduší

Součástí dokumentace je samostatná rozptylová studie (vypracoval: ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Mgr. Robert Polák; datum: květen 2012), která se podrobně věnuje posouzení vlivu navrhovaného zklidnění SJM u Národního muzea na kvalitu ovzduší v jejím nejbližším okolí.

Podle výsledků modelových výpočtů ve stavu bez provedení záměru v roce 2020 se budou hodnoty průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého (NO₂) pohybovat nad hranici imisního limitu, překročení limitních hodnot lze stejně tak očekávat u krátkodobých koncentrací NO₂. V případě průměrných ročních koncentrací benzenu nepřekročí koncentrace 30 % imisního limitu. Průměrné roční koncentrace prachových částic frakce PM₁₀ byly vypočteny do 99 % imisního limitu, u maximálních denních koncentrací mohou koncentrace na částech území překračovat imisní limity. U suspendovaných prachových částic frakce PM_{2,5} byly zaznamenány hodnoty do 68 % limitu. U benzo(a)pyrenu lze s cílovým imisním limitem porovnat pouze příspěvek liniových zdrojů, který nepřekročí 31 % limitní hodnoty.

Z výše uvedeného vyplývá, že ve sledovaném období roku 2020 (nulová varianta) byly v zájmovém území vyhodnoceny jako nadlimitní průměrné roční koncentrace NO₂, maximální hodinové koncentrace NO₂ a maximální denní koncentrace PM₁₀.

Vlivem realizace předkládaného řešení lze očekávat změny imisního zatížení dotčené oblasti. Z provedení hodnocení vyplývá, že v převážné míře by došlo ke snížení imisních koncentrací plyných škodlivin, zaznamenat však lze i lokální nárůst.

Jelikož vlivem provozu na SJM dochází především k plošnému rozložení imisní zátěže sledovanými škodlivinami, za určující ukazatel při porovnávání navrhovaných variant byla vybrána velikost území, na kterém je daný imisní limit překračován.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace NO₂ je stanoven na 40 µg m⁻³. Jak ukazují výsledky modelových výpočtů, dojde vlivem realizace záměru ke snížení plochy zasažené nadlimitními koncentracemi. Oproti výchozí situaci, kdy plocha překročení zasahuje území o výměře 82,8 ha, dojde po zklidnění SJM k její významné redukci překročení. Nejmenší plocha překročení byla vypočtena ve variantě dlouhý tunel (39,6 ha), následuje povrchová varianta (46,2 ha), krátký tunel (50,7 ha) a kombinovaná optimalizovaná (70,2 ha).

Překročení imisního limitu pro maximální hodinové koncentrace NO₂, tj. překročení limitní hodnoty 200 µg m⁻³ ve více než 18 povolených případech za rok, bylo ve výchozí situaci ve vymezeném území zaznamenáno na ploše 13,5 ha. Stejně jako u průměrných ročních

koncentrací NO₂ dojde po zklidnění SJM ke zmenšení ploch překročení. Nejmenší plocha byla vypočtena ve variantě dlouhý tunel (3,7 ha). Následuje varianta krátký tunel (7,8 ha), kombinovaná optimalizovaná varianta (8,4 ha) a jako nejméně příznivá byla vyhodnocena varianta povrchová (13,5 ha).

Pro maximální denní koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ bylo překročení imisního limitu 50 µg·m⁻³ ve více než 35 povolených případech za rok ve vymezeném území zaznamenáno ve výchozí situaci na ploše 158,7 ha. Stejně jako u ostatních charakteristik dojde po zklidnění SJM ke zmenšení ploch překročení. Nejmenší plocha byla vypočtena ve variantě dlouhý tunel (147,9 ha). Mírně vyšší vycházejí plochy překročení ve variantě krátký tunel (148 ha) a v povrchové variantě (148,8 ha). Největší plochu lze zaznamenat u kombinované optimalizované varianty (152,8 ha).

Lze tedy konstatovat, že v případě škodlivin, u kterých lze v roce 2020 na posuzovaném území očekávat překročení limitních hodnot ve stavu bez realizace záměru, dojde ve všech hodnocených variantách vlivem realizace zklidnění SJM v posuzovaných variantách k redukci ploch překročení limitních hodnot. V žádné variantě však neklesne na celém území imisní zatížení pod hranici imisního limitu. Jako nejpříznivější lze označit variantu dlouhý tunel, kdy dojde k nejvýznamnějšímu poklesu dopravních intenzit na povrchových silničních úsecích a kdy tubusy tunelů budou odvětrány pomocí dvou výdechů. Druhou v pořadí je varianta krátký tunel, příp. povrchová varianta. Jako nejméně příznivou z aktivních variant lze označit variantu kombinovanou optimalizovanou.

U ostatních látek bude imisní limit před i po realizaci plánovaného záměru splněn. Snížení imisního zatížení bylo vypočteno zejména nad navrhovanými tunelovými úseky jednotlivých variant, případně podél povrchových úseků s nejvyšším poklesem dopravní zátěže. Nejvyšší nárůst imisí lze poté očekávat v blízkosti nových silničních úseků (přeložky mezi Legerovou a Mezibranskou v prostoru Čelakovského sadů) nebo podél napojovacích ramp mezi portály tunelů a stávajícími úseky SJM, případně v blízkosti portálů tunelů. Krajní hodnoty rozdílových koncentrací pro ostatní posuzované látky jsou shrnuty níže:

Nejvyšší nárůst průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ lze v povrchové variantě očekávat do 2,8 µg·m⁻³, ve variantě krátký tunel do 3,0 µg·m⁻³. Ve variantě dlouhý tunel byl vypočten do 5,0 µg·m⁻³, stejně jako v kombinované optimalizované variantě. Oproti tomu nejvyšší snížení imisních koncentrací lze v povrchové variantě očekávat do 2,6 µg·m⁻³, ve variantě krátký tunel do 3,6 µg·m⁻³, ve variantě dlouhý tunel do 4 µg·m⁻³ a konečně v kombinované optimalizované variantě do 2,8 µg·m⁻³.

Nejvyšší nárůst průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{2,5} lze v povrchové variantě očekávat do 0,85 µg·m⁻³, ve variantě krátký tunel do 0,9 µg·m⁻³. Ve variantě dlouhý tunel byl vypočten do 1,5 µg·m⁻³ a v kombinované optimalizované variantě potom do 1,35 µg·m⁻³. Oproti tomu nejvyšší snížení imisních koncentrací lze u povrchové varianty očekávat

do $0,75 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, ve variantě krátký tunel do $1,05 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, ve variantě dlouhý tunel do $1,2 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a konečně v kombinované optimalizované variantě do $0,8 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nejvyšší nárůst průměrných ročních koncentrací benzenu lze u povrchové varianty očekávat do $0,04 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, ve variantě krátký tunel do $0,54 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Ve variantě dlouhý tunel byl vypočten do $0,44 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a ve variantě kombinované optimalizované do $0,37 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Oproti tomu nejvyšší snížení imisních koncentrací lze v povrchové variantě zaznamenat do $0,34 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, ve variantě krátký tunel do $0,38 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, ve variantě dlouhý tunel do $0,51 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a konečně v kombinované optimalizované variantě do $0,36 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nejvyšší nárůst průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu (příspěvek z dopravy) lze v povrchové variantě očekávat do $0,08 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$, ve variantě krátký tunel do $0,16 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Ve variantě dlouhý tunel byl vypočten do $0,21 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ a v kombinované optimalizované variantě do $0,10 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Oproti tomu nejvyšší snížení imisních koncentrací do $0,10 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ lze očekávat v případě povrchové a kombinované optimalizované varianty, ve variantě krátký tunel do $0,09 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ a ve variantě dlouhý tunel do $0,14 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$.

V závěru výše citované rozptylové studie se uvádí, že vlivem realizace zklidnění SJM nedojde u výše uvedených charakteristik k překročení imisního limitu. Plochy poklesů koncentrací budou ve všech variantách oproti výchozímu stavu převládat nad lokálními nárůsty imisní zátěže.

Orgán ochrany ovzduší OZP MHMP ve svém vyjádření k dokumentaci konstatuje, že u všech posuzovaných variant dochází k překračování imisních limitů u polévatého prachu PM_{10} a NO_2 . Upozorňuje, že dle platné legislativy v ochraně ovzduší, jak české, tak evropské, povinnost plnění imisního limitu u PM_{10} platí již od roku 2005 včetně a u oxidu dusičitého od roku 2010 včetně. Překračování imisních limitů ve výhledovém roce 2020 by tudíž bylo nepřijatelné.

Vlivy na hlukovou situaci a vibrace

Součástí dokumentace je samostatná hluková studie (vypracoval: PRAGOPROJEKT, a.s. - Mgr. Eva Nosková; datum: červen 2012), jejíž cílem je posoudit akustickou situaci v širším okolí předmětného úseku SJM v závislosti na zvoleném variantním technickém řešení.

Provedená hodnocení vychází z dopravně inženýrských podkladů, které pro výhledový horizont roku 2017 zpracoval Úsek dopravního inženýrství Technické správy komunikací hl.m.Prahy (úkol č. 11-7500-H16; datum: leden 2012) a pro výhledový konečný stav podle platného sídelního útvaru hlavního města Prahy (v dokumentaci uvažován rok 2020) Útvar rozvoje hl.m. Prahy, příspěvková organizace.

Pokud nebude realizován navrhovaný záměr, dojde v roce 2017 k poklesu dopravy na SJM, ve výhledovém období roku 2020 doprava výrazně stoupne. Vypočtené ekvivalentní hladiny hluku v posuzované zástavbě se v chráněném venkovním prostoru staveb budou pohybovat u nejbližších objektů mezi 56,9 - 75,5 dB v době denní a mezi 48,3 - 68,1 dB v době noční. Stejně tedy jako v současném období nebudou ve většině zvolených charakteristických

výpočtových bodů splněny nejvyšší přípustné limity pro hluk emitovaný z dopravy, tzn. 70/60 dB.

Pokud bude záměr realizován, bude SJM přemístěna z ulice Mezibranské do Legerovy, případně zahlobena do tunelu, dojde ke zklidnění celého prostoru Národního muzea, Státní opery a horní části Václavského náměstí. V ulici Mezibranské se sníží hluková zátěž místy až o 15 - 17 dB, v ulici Washingtonově o více než 6 dB ve srovnání se současným stavem, resp. s nulovou variantou. Ke zhoršení hlukových poměrů dojde u zvolených referenčních bodů max. o 2,8 dB, k významnému zlepšení dochází u tunelových variant.

Hluková studie mapuje vypočtené hladiny hluku pro jednotlivé posuzované varianty technického řešení a podrobně tak dokumentuje akustickou situaci v posuzovaných ulicích zájmového území. Zároveň bylo provedeno porovnání jednotlivých variant s variantou nulovou. V rámci realizace každé z uvažovaných aktivních variant se předpokládá rekonstrukce krytu vozovky.

Žádná z variant nepředstavuje z akustického pohledu jednoznačně vyhovující řešení nepříznivé situace pro chráněnou zástavbu situovanou podél SJM v posuzovaném úseku. Realizace každé z aktivních variant však přináší snížení stavu hlučnosti oproti nulové variantě v nejzatíženějších ulicích (Legerova, Sokolská, Mezibranská, Washingtonova). Přesto téměř ve všech zvolených imisních bodech v případě realizace některé z aktivních variant zůstane v nočním období hodnota ekvivalentních hladin akustického tlaku $L_{Aeq,T}$ nad hranicí 60 dB. Na některých z komunikací navazující sítě (Opletalova, určité úseky v Bělehradské, Rumunské, Anglické ulici) dojde, v závislosti na zvolené variantě, i k mírnému nárůstu ekvivalentních hladin akustického tlaku $L_{Aeq,T}$ (max. o 2,8 dB). K nejrazantnějšímu poklesu akustického zatížení dojde v ulici Mezibranská, neboť všechny aktivní varianty předpokládají její zaslepení.

Podle předpokládaného vývoje dopravy pro výhledový rok klesnou dopravní intenzity na SJM, potažmo hluk emitovaný dopravou, nejvíce ve variantě 3 s dlouhým tunelem, následuje kombinovaná varianta 4, nejméně pak ve variantě 0. Pro ulici 5. května však dlouhé tunely, resp. varianta kombinovaná reprezentují navýšení intenzit dopravy.

Příslušný orgán ochrany veřejného zdraví HS HMP ve svém vyjádření k dokumentaci konstatuje, že předložený záměr je neakceptovatelný. V lokalitách dopravně navazujících na uvažovaný záměr, kde se již v současné době hodnoty hluku pohybují v okolí příslušného hygienického limity pro starou hlukovou zátěž, dojde navíc i k nárůstu zatížení hlukem vlivem realizace záměru. Dále nelze realizaci záměru na komunikace Legerova, Mezibranská, Sokolská a I. P. Pavlova uplatnit starou hlukovou zátěž a po realizaci záměru bude na těchto komunikacích překračován hygienický limit pro denní i noční dobu, v některých výpočtových bodech i limity pro starou hlukovou zátěž.

Podle zpracovatele dokumentace nelze očekávat významné vlivy způsobené vibracemi z provozu záměru. V období výstavby mohou vibrace vznikat zejména činností těžkých stavebních strojů, resp. použitím speciálních technologií, příp. průjezdy těžkých nákladních automobilů obytnou zástavbou (dopravní obsluha staveniště). Významným zdrojem otřesů by

bylo případné používání trhavin při výstavbě hloubených i ražených tunelů. Při výstavbě by se neměla používat zařízení, které by způsobovaly vibrace o hodnotách a frekvencích překračujících povolené limitní hodnoty, které jsou stanoveny z hlediska ochrany lidského zdraví nebo vlivů na stabilitu a trvanlivost okolních stavebních objektů. Při výstavbě je třeba vliv strojů z hlediska vibrací sledovat a v případě potřeby přijmout odpovídající opatření (změna technologie, změna mechanismů apod.). V případě realizace záměru by měla být věnována pozornost synergickým účinkům vibrací ze stavby i provozu záměru a z ostatní dopravy v území na okolní zástavbu a technickou infrastrukturu a v rozpočtu stavby by se mělo počítat s náklady na odstranění případných způsobených škod, včetně poruch na komunikacích, budovách a vedeních technické infrastruktury.

Vlivy záměru na veřejné zdraví

Součástí dokumentace je samostatné vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (vypracoval: ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o. - Mgr. Robert Polák; datum: květen 2012), jehož cílem je posoudit vlivy navrhovaného zklidnění SJM u Národního muzea na zdraví obyvatel žijících v dotčené lokalitě. Jako hlavní faktory byly uvažovány hluk a znečištění ovzduší. V obou případech byly hodnoceny stavy k roku 2020.

V rámci hodnocení vlivů imisní zátěže na zdraví obyvatel byly sledovány imisní hodnoty pro NO₂, benzen, suspendované částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo(a)pyren. Z těchto znečišťujících látek je nutno očekávat ve výpočtové oblasti zvýšené riziko z expozice částicím PM₁₀ a PM_{2,5}. Stejně tak lze očekávat hodnoty imisní zátěže průměrnými ročními koncentracemi benzo(a)pyrenu nad hranicí přijatelného rizika. V případě krátkodobých i dlouhodobých koncentrací NO₂ byly hodnoty nad hranicí směrné hodnoty WHO vypočteny lokálně v části výpočtové oblasti, u benzenu nepřekračují hodnoty míru přijatelného rizika. Vlivem realizace navrženého záměru v jakékoliv variantě je možné očekávat celkové poměrně výrazné snížení zdravotního rizika v dotčené populaci, přičemž jako nejvýhodnější se ukazuje varianta dlouhý tunel. Lokálně bylo vypočteno mírné zvýšení zdravotního rizika (zejména v prostoru jižního portálu tunelu v oblasti ulice Boženy Němcové), jedná se však o hodnoty, které lze považovat za málo významné a není třeba předpokládat významné riziko ve smyslu ohrožení zdraví obyvatel v dotčené populaci.

Celkovou úroveň hlukové zátěže v hodnocené obytné zástavbě lze ve výchozím stavu považovat z hlediska zdravotních rizik za zvýšenou. V naprosté většině hodnocené obytné zástavby je třeba očekávat zvýšené riziko výskytu kardiovaskulárních onemocnění v důsledku expozice dopravnímu hluku. Vlivem realizace záměru lze ve všech aktivních variantách očekávat celkové snížení zdravotního rizika v dotčené populaci. V lokalitách s vypočteným nárůstem hlukové zátěže nelze vyloučit zvýšení počtu obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel, celkově však poměrně výrazně převažuje snížení. V případě rizika výskytu infarktu myokardu bylo sice v části výpočtové oblasti zaznamenáno jeho zvýšení, jedná se však o hodnoty poměrně výrazné

pod prahem reálného výskytu nových případů a v rámci celé dotčené populace dojde k snížení tohoto rizika. Z hlediska variantního porovnání se jako nejpříznivější ukazuje varianta dlouhý tunel.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Součástí dokumentace jsou samostatné studie, které se věnují hodnocení vlivů na faunu, flóru a ekosystémy. Jedná se o shrnutí výsledků dendrologického průzkumu (vypracoval: PRAGOPROJEKT, a.s.; datum: červen 2012) a biologického průzkumu (vypracoval: RNDr. Jiří Vávra, CSc.; datum: 22. 5. 2012).

Posuzované dílčí lokality (Národní muzeum, Čelakovského sady, náměstí I. P. Pavlova, Na Karlově) lze považovat za lokality s nízkou přírodovědnou hodnotou. Jsou velmi silně a trvale antropicky ovlivňovány. Vegetační kryt je umělý, parkového charakteru. Převážná část nových komunikací je umístěna do trasy stávajících silnic.

Záměr bude mít významný vliv na stávající zeleň. Trasa nových komunikací zasahuje do zeleně zejména v prostoru Čelakovského sadů, dále v prostoru plánované rampy okružní křižovatky před budovou Wilsonova nádraží do Vrchlického sadů a tunelové varianty i do zeleně Na Karlově u Nuselského mostu. Kácení dřevin se předpokládá i v rámci úprav náměstí I. P. Pavlova. Z hlediska počtu odstraňovaných dřevin a ploch keřů se jeví neoptimálněji varianta 1 (povrchová varianta), nejvíce kácení bude při realizaci varianty 3 (varianta dlouhého tunelu). Po dokončení hloubených tunelů bude možné zasadit novou vegetaci (zejména v případě varianty 2).

V Čelakovského sadech je historicky dán výskyt roháče obecného (*Lucanus cervus*), při šetření však bylo nalezeno jen minimum vhodných biotopů (tj. starého dřeva - pařezů) v kontaktu se zemí. Populace s vysokou pravděpodobností zanikla s úpravami spojenými se stavbou SJM. Pro potenciální podporu možného výskytu roháče, příp. dalších druhů brouků osidlujících podobný nebo stejný biotop, je třeba se zaměřit na ochranu a zachování starších jedinců dřevin (duby, mezi nimi 1 jedinec pařezového/ výmladného původu, platan, několik lip, též několik stromů s dutinami). Jedná se o skupinu dřevin při západním rohu budovy Národního muzea, které jsou pravděpodobně ojedinělým zbytkem původní starší výsadby parku a byly nejméně dotčeny při stavbě SJM. Též je třeba plochu zachovat bez výraznějších změn do budoucna v podobě „krajinařského parku“. V případě jakéhokoli návrhu, který bude zasahovat do prostoru potenciálního biotopu roháče obecného, je nezbytné provést podrobný průzkum se zaměřením na ověření skutečného stavu.

Podle příslušného orgánu ochrany přírody záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani na ptačí oblasti (viz stanovisko OZP MHMP ze dne 15. 5. 2012 SZn. S-MHMP-0616972/2012/1/OZP/VI).

Vlivy na krajinu

Dotčeným územím je zcela urbanizované prostředí. Záměr svým charakterem kopíruje terén nebo vede pod jeho úrovní.

Zpracovatel dokumentace hodnotí vlivy na krajinu jako minimální. Příslušný orgán ochrany přírody nemá k záměru z hlediska ochrany krajinného rázu žádné připomínky. Zpracovatel posudku však považuje za nezbytné věnovat patřičnou pozornost vlivům na kulturní a historickou charakteristiku, kulturní dominanty a na estetické hodnoty území.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Pozemky a objekty dotčené stavbou se nacházejí v památkové rezervaci v hlavním městě Praze, jejím ochranném pásmu a v městské památkové zóně Vinohrady, Vršovice, Žižkov. Památková rezervace v hlavním městě Praze je současně památkou světového kulturního dědictví UNESCO. Záměr je zamýšlen na území s archeologickými nálezy, v blízkosti řady nemovitých kulturních památek, včetně národních kulturních památek.

Podle zpracovatele dokumentace záměr nebude mít žádný vliv na hmotný majetek a kulturní památky.

Zpracovatel posudku nesouhlasí s tímto závěrem a považuje za nezbytné podrobněji hodnotit tyto vlivy.

Příslušný orgán státní památkové péče ve svých vyjádřeních k dokumentaci a posudku žádným způsobem nerozporuje provedená hodnocení, upozorňuje však na charakter území a způsob jeho ochrany. Současně sděluje, že přijatelnost záměru bude hodnotit v samostatném správním řízení.

Vlivy na půdu

Realizací záměru nedojde k záboru zemědělského půdního fondu ani pozemků určených k plnění funkcí lesa. Dojde ke změně využití ploch, převážně se sníží plocha stávající zeleně. Z hodnocení vlivů na Čelakovského sady vychází nejhůře varianta 1, která však stejně jako varianta 2 neovlivňuje území Na Karlově. Celkově je nejméně vhodná varianta 3, nevhodnější pak varianta 2.

2. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí

Technické řešení odpovídá stávajícímu stupni projektových příprav a je v dokumentaci popsáno dostačujícím způsobem pro posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Na základě provedených hodnocení a dostupných informací je třeba konstatovat, že navržené technické řešení neodpovídá požadavkům vyplývajících z platných právních předpisů v oblasti ochrany ovzduší a ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. I v dalších

oblastech neposkytuje navrhované technické řešení záměru záruku nejlepšího možného řešení z hlediska zásahu do území a jeho ochrany.

Technické řešení záměru musí zajistit respektování platných právních norem. S ohledem na charakter zájmového území je nanejvýš účelné, aby návrh vycházel z širší shody dotčených subjektů.

3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Vzhledem k tomu, že žádná z aktivních variant záměru navržených, popsanych a posuzovaných v dokumentaci není z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví přijatelná, nejsou navrhována žádná opatření.

V případě, že i přesto bude rozhodnuto o realizaci jedné z navržených variant záměru, je třeba minimálně dodržet opatření navržená v dokumentaci (PRAGOPROJEKT, a.s. - Ing. Ondřej Čapek; červen 2011; kapitola D.IV., str. 128 – 130).

4. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Záměr byl v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí zpracován a hodnocen na úrovni dokumentace ve čtyřech aktivních variantách, které jsou porovnávány s variantou nulovou.

Posuzované varianty jsou:

0 - nulová varianta, tzn. stávající stav bez jakýchkoliv úprav,

1 - povrchová varianta,

2 - varianta krátkého tunelu,

3 - varianta dlouhého tunelu (varianta dvou tunelů i patrového tunelu z TS),

4 - varianta kombinovaná (varianta kombinovaná i kombinovaná optimalizovaná z TS).

Dokumentace konstatuje, že jakákoliv aktivní varianta, která sníží provoz na ulicích Prahy 1 a Prahy 2, je vhodnější než varianta 0. Dále se uvádí, že na základě závěru zjišťovacího řízení byl záměr rozšířen až k Nuselskému mostu a vlivy byly posouzeny v ulicích Nového Města a Vinohrad. Kromě toho je nutné při zhodnocení variant uvažovat i vlivy mimo tuto oblast, zejména v ulici 5. května.

Dokumentace uvádí, že na základě vyhodnocení variant 1 a 2 vyplývá, že pro centrální část je nejvýhodnější varianta 3 nebo 4, při porovnání vlivů pouze na obyvatelstvo je tento fakt ještě zřetelnější. Tyto varianty však likvidují největší plochy zeleně. U hodnocení podle pořadí je uvedeno, že se zde nijak nezohledňuje kvantitativní hledisko - rozdíl velikosti vlivu.

Při všech variantách bude zklidněna část Mezibranské ulice, podstatně klesne doprava ve Wilsonově ulici. Ve vztahu k nulové variantě (stavu bez úprav po zprovoznění tunelu Blanka) poklesne ve variantách 1 a 2 doprava po SJM v Praze 2 na 60 - 70 %, při variantách 3 a 4

na 40 - 50 %, v Praze 4 však při variantách 1 a 2 klesne o cca 5 %, při variantách 3 a 4 pouze o cca 6 %. V ostatních ulicích Prahy 2 a Prahy 1 se doprava pozmění do ± 20 %, pouze v Opletalově ulici doprava významně vzroste (o 50 - 80 %).

V souhrnném závěrečném porovnání variant dokumentace uvádí, že pro Prahu 1 je nejvhodnější varianta 2 (krátký tunel), pro Prahu 2 pak varianta 3 (dlouhý tunel). Protože je však nutno brát na zřetel i vlivy na Praze 4, je vhodnější varianta 2. Při zvážení finanční náročnosti vyhovuje i varianta 1.

Negativní vlivy varianty 3 (především kácení stromů v Lublaňské ulici) lze eliminovat návrhem neposuzovaného dvoupatrového tunelu. Ostatní vlivy dvoupatrového tunelu budou prakticky stejné jako u varianty 3.

Neposuzovaná kombinovaná varianta představuje zásahy u Národního muzea jako varianta 4, u Nuselského mostu jako varianta 3, vlivy na obyvatelstvo jsou stejné jako u varianty 4.

Protože rozdíly ve vlivech na zdraví obyvatel jsou u všech variant velmi malé a není v nich hodnocen vliv na ulici 5. května, doporučuje se v dokumentaci realizace varianty 1 - povrchové.

Přestože se zpracovatel posudku shoduje se závěry dokumentace z hlediska porovnání variant, kdy jako nejpříjemnější je hodnocena varianta 1 (povrchová) a varianty 2 (krátký tunel), 3 (dlouhý tunel) a 4 (dlouhý tunel - kombinovaná) jsou označeny za méně vhodné až nevhodné, rozchází se v názoru na přijatelnost navrženého a doporučeného řešení dle varianty 1 (povrchová). Výhrady vůči tomuto řešení i vůči vlastnímu posouzení vlivů na životní prostředí lze shrnout do následujících bodů:

- záměr neposkytuje záruku respektování platných norem a předpisů v ochraně životního prostředí, navržené technické řešení neumožní vyloučit nadlimitní zátěž životního prostředí v oblasti kvality ovzduší, vlivů hluku a veřejného zdraví;
- záměru není dle dostupných hodnocení a podkladů nejlepším možným řešením z hlediska zásahu do území a jeho ochrany;
- návrh záměru, který trvale změní charakter dotčeného prostoru u Národního muzea a je trvalým a nevratným krokem, vyžaduje široký konsensus odborné i laické veřejnosti.

5. Vypořádání vyjádření k oznámení, dokumentaci a posudku

5.1. Vypořádání vyjádření k oznámení záměru

K oznámení bylo doručeno příslušnému úřadu celkem 12 vyjádření (3 vyjádření územních samosprávných celků, 5 vyjádření správních úřadů a dále 4 vyjádření dalších subjektů).

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly zohledněny v závěru zjišťovacího řízení OOP MHMP ze dne 2. 3. 2009 SZn.: S-MHMP-765039/2008/OOP/VI/EIA/601-2/Nov. Tato vyjádření jsou současně zahrnuta do tohoto stanoviska.

5.2. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci bylo doručeno příslušnému úřadu celkem 11 vyjádření (4 vyjádření územních samosprávných celků, 5 vyjádření správních úřadů a dále 2 vyjádření dalších subjektů).

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v posudku (Ing. Alexandr Mertl; duben 2013). Tato vyjádření jsou současně zahrnuta do tohoto stanoviska.

5.3. Vypořádání vyjádření k posudku

K posudku k záměru bylo doručeno příslušnému úřadu celkem 7 vyjádření (2 vyjádření územních samosprávných celků a 5 vyjádření správních úřadů).

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování tohoto stanoviska příslušného úřadu.

Vypořádání jednotlivých připomínek k posudku, která jsou obsahem písemných vyjádření:

- městská část Praha 2
(vyjádření zn. MCP2/051507/2013/ODUR-OUR/Haj ze dne 5. 6. 2013)

Městská část Praha 2 souhlasí a podporuje závěr posudku, ve kterém je uvedeno doporučení, po zvážení v posudku uvedených skutečností, rizik a přínosů, záměr nerealizovat.

Vyjádření městské části Praha 2 je zcela zohledněno v tomto stanovisku.

- městská část Praha 7
(vyjádření zn. ZSN-D 50/13 ze dne 4. 6. 2013)

Městská část Praha 7 na základě usnesení Rady městské části Praha 7 č. 0448/13-R ze dne 4. 6. 2013 souhlasí s tím, aby příslušný úřad vydal nesouhlasné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Dále souhlasí s tím, že žádná z aktivních variant záměru navržených, popsanych a posuzovaných v dokumentaci není z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelná.

Vyjádření městské části Praha 7 je zcela zohledněno v tomto stanovisku.

- Hygienická stanice hlavního města Prahy
(vyjádření č.j. HSHMP 22726/2013 ze dne 5. 6. 2013)

Hygienická stanice hlavního města Prahy ve svém vyjádření konstatuje, že posudek plně respektuje její vyjádření k dokumentaci. Proto bere posudek pouze na vědomí a nebude se k němu jinak vyjadřovat.

Vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy je zcela zohledněno v tomto stanovisku.

- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
(vyjádření č.j. ČIŽP/41/IPP/0822063.003/13/PPA ze dne 22. 5. 2013)

Oblastní inspektorát Praha České inspekce životního prostředí nemá k posudku připomínky.

Vyjádření Oblastního inspektorátu Praha České inspekce životního prostředí je zcela zohledněno v tomto stanovisku.

- Magistrát hlavního města Prahy, odbor životního prostředí
(vyjádření SZn. S-MHMP-0765039/2008/5/OZP/VI ze dne 28. 5. 2013)

Z hlediska ochrany ovzduší OZP MHMP konstatuje, že posudek plně zohledňuje jeho vyjádření k dokumentaci. V posudku se uvádí, že žádná z navržených variant záměru není z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelná a nedoporučuje takto navržený záměr realizovat. Orgán ochrany ovzduší s názorem zpracovatele odborného posudku souhlasí.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny OZP MHMP taktéž konstatuje, že jeho připomínky k dokumentaci, které se týkaly potenciálního výskytu roháče obecného (*Lucanus cervus*), byly zohledněny. Orgán ochrany přírody proto nemá k posudku připomínky.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, lesů a lesního hospodářství, myslivosti, nakládání s odpady a ochrany vod nemá OZP MHMP k posudku připomínky.

Vyjádření OZP MHMP je zcela zohledněno v tomto stanovisku.

- Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče
(vyjádření č.j. S-MHMP 381517/2013 ze dne 24. 5. 2013)

Odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy (OPP MHMP) ve svém vyjádření k posudku sděluje následující:

Pozemky a objekty dotčené stavbou se nacházejí v památkové rezervaci v hlavním městě Praze (dále PPR), prohlášené nařízením vlády č. 66/1971 Sb., o památkové rezervaci v hlavním městě Praze. PPR je od roku 1993 památkou světového kulturního dědictví UNESCO.

Předmětem památkové ochrany na území PPR jsou kromě prohlášených kulturních památek rovněž stavby a jejich soubory, které nejsou nemovitými kulturními památkami, ale které vykazují dílčí památkové nebo urbanistické hodnoty dotýkající se vnitřní i vnější architektury. Soudobými vstupy do stávající historické zástavby rezervace nesmí být narušena objemová a prostorová skladba historických objektů a poškozeno prostředí PPR.

Podmínky pro stavební činnost v PPR jsou stanoveny § 3 odst. 1 písm. a) až d) nařízením vlády č. 66/1971 Sb., o památkové rezervaci v hlavním městě Praze.

Záměr je zamýšlen na území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Z hlediska zájmů chráněných dle § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. požaduje OPP MHMP předložit projektovou dokumentaci k jejímu posouzení ve správním řízení. Toto správní řízení bude následně ukončeno vydáním závazného stanoviska dle § 67 zákona č. 500/2004 Sb. (správní řád). Orgán státní památkové péče dále poukazuje na možnost požadavku úpravy nebo přepracování celkového návrhu a dílčích variant a také na možnost zamítnutí návrhu záměru při posouzení příslušné projektové dokumentace v požadovaném správním řízení.

Vyjádření OPP MHMP je zcela zohledněno v tomto stanovisku.

- Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravních agend
(vyjádření č.j. MHMP-475934/2013/ODA-O4/Pi ze dne 6. 6. 2013)

Odbor dopravních agend Magistrátu hlavního města Prahy (ODA MHMP) ve svém vyjádření k posudku sděluje následující:

Řešení stávající dopravní situace, která negativně ovlivňuje životní prostředí v bezprostředním okolí SJM, byla předložena v několika variantách. ODA MHMP se ztotožňuje s předloženým pořadím vhodnosti realizace zvažovaných variant. Nesouhlasí však se závěrem posudku.

Všechny předložené varianty jsou navrženy s opatřeními ke zmírnění negativních vlivů a do určité míry, která byla základem pro stanovení pořadí vhodnosti, vylepšují stávající stav.

Přesto je závěr posudku nesouhlasný ke všem variantám s odůvodněním, že žádná z předložených variant „neposkytuje záruku respektování platných norem a předpisů v ochraně životního prostředí“ (str. 68 a 70 posudku).

Negativní vlivy na životní prostředí v současné situaci (tzv. nulová varianta) jsou způsobeny zejména vysokými intenzitami dopravy a ani snížení intenzit, které se předpokládá při realizaci varianty 1, není dostatečné k záruce respektování platných norem a předpisů v ochraně životního prostředí.

Je tedy možné, že ani doporučení navržená na str. 70 posudku nepovedou k návrhu, který zajistí záruku respektování uvedených norem. Navíc posudek žádným způsobem neřeší vliv snížení dopravní zátěže na další aspekty udržitelného rozvoje, zejména oblast sociální a ekonomickou. Není tedy vyhodnoceno, zda pokles intenzit nezbytný k splnění platných norem v oblasti ochrany životního prostředí nepovede také ke snížení kvality života v centrální oblasti města z důvodů poklesu dopravní obsluhy území natolik, že dojde ke změně stávajícího městského prostoru v umrtvenou oblast.

Stávající stanovisko a jeho odůvodnění pak v konečném důsledku může vyústit v situaci, kdy, při zohlednění všech socioekonomických souvislostí, nebude nalezena vhodnější než jedna z nyní posuzovaných variant, která však již bude mít nesouhlasné stanovisko a nebude tak možno realizovat ani úpravu, která stávající stav v maximální možné míře vylepší, ačkoli neposkytne záruku respektování platných norem a předpisů v ochraně životního prostředí.

Proto jako vhodnější vidí ODA MHMP vydat souhlasné stanovisko pro nejlepší z předložených variant (varianta 1 - povrchová) s podmínkou, že před zahájením realizace je nezbytné prověřit, zda zohledněním doporučení str. 70 posudku nedojde k nalezení řešení vhodnějšího z hlediska vlivu na životní prostředí a sociální a ekonomický dopad.

Zpracovatel posudku vypořádal citované vyjádření ODA MHMP ve smyslu § 9 odst. 10 zákona následujícím způsobem:

Úkolem posudku není hodnotit vlivy záměru ani navrhnout jakákoli řešení odlišná od návrhů obsažených v dokumentaci. Posudek může pouze na základě informací a návrhů předložených v dokumentaci a na základě vyjádření k ní obdržených vyhodnotit objektivitu dokumentace a navrhnout příslušnému úřadu stanovisko k záměru z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Proto také posudek neobsahuje jakékoli zhodnocení případného snížení dopravní zátěže zajišťující splnění hygienických limitů. Takové hodnocení je spíše úkolem územního

plánu či jiných územně plánovacích dokumentů, které se zabývají urbanistickými, sociálními a ekonomickými aspekty rozvoje území, včetně dopravní obslužnosti individuální i veřejnou dopravou.

Přestože se návrh nesouhlasného stanoviska týká záměru jako celku, je zřejmé, že v případě dílčích (místních) úprav spočívajících ve zklidnění SJM není nezbytné absolvovat proces posuzování vlivů, a tedy ani vyžadovat stanovisko ve smyslu § 10 zákona. Mezi takové úpravy zcela jistě patří většina návrhů na zklidnění SJM jako instalace semaforů, zúžení komunikace na dva pruhy, včetně podélného dopravního značení, celková humanizace veřejného prostoru či výměna obrusné vrstvy za materiál s vyšším útlumem hluku a mnoho dalších změn, které nezasahují zásadním způsobem do stávajících komunikací a nevyžadují výstavbu komunikací v nové poloze. Není důvod se tedy obávat, že by nesouhlasné stanovisko znamenalo ztížení realizace záměrů na humanizaci SJM, s výjimkou území v okolí Národního muzea a Hlavního nádraží.

Na základě dostupných údajů a informací byly jako nevhodné označeny všechny předložené varianty, tedy i varianta 1 (povrchová), přestože ta byla vyhodnocena jako nejvhodnější. Cílem tohoto postupu je podpořit diskuzi o řešeném problému a vytvořit prostor pro zpracování nového návrhu, který bude vycházet z nového územního plánu hlavního města Prahy a bude zohledňovat potřeby a zájmy dotčených stran a subjektů. Za tímto účelem jsou v návrhu stanoviska formulována doporučení, která je vhodná zohlednit v rámci přípravy jakéhokoli záměru v řešeném území.

Podle příslušného úřadu nelze akceptovat záměr, jehož vlivy překračují únosnou mez zatížení území. Příslušný úřad si je vědom nutnosti najít řešení na zklidnění SJM a zlepšit kvalitu životního prostředí v dotčeném území, stejně tak jako pozitivních důsledků realizace některé z navržených aktivních variant. Na druhou stranu nelze pomíjet skutečnost, že žádná z těchto variant nespĺňuje požadavky vyplývající z platných právních předpisů v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, což se mj. projevilo v nesouhlasných vyjádřeních dotčených orgánů ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví. Vyjádření ODA MHMP je tak zohledněno v tomto stanovisku jen zčásti.

6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru

Na základě oznámení, dokumentace, posudku, vyjádření k nim uplatněných a veřejného projednání vydává odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako příslušný úřad podle § 22 zákona v souladu s § 10 odst. 1 zákona následující stanovisko:

Záměr „Zklidnění SJM v prostoru u Národního muzea“ není přijatelný z hlediska jeho vlivů na životní prostředí.

Doporučená varianta:

Žádná z aktivních variant záměru navržených, popsaných a posuzovaných v dokumentaci není z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví přijatelná.

Odůvodnění:

Posuzovaným záměrem je návrh dopravního zklidnění SJM u Národního muzea v Praze v rozsahu (úseku) mezi Hlavním nádražím a Nuselským mostem. Celková délka řešeného úseku (úpravy či nových komunikací) je cca 1 900 m.

Za významné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví spojené s realizací záměru a zejména jeho provozem lze považovat, z hlediska velikosti a významnosti, vlivy na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci, na obyvatelstvo, dále vlivy faunu, flóru a krajinu a vlivy na kulturní a historické památky. Návrh představuje svým významem zásadní změny v území vůči současnému stavu a vykazuje řadu urbanistických a dopravních nedostatků, jak vyplývá z obdržených vyjádření.

Přestože k eliminaci závažnosti a rozsahu těchto vlivů byla v dokumentaci navržena opatření, jsou vlivy v uvedených oblastech hodnoceny jako významné a negativní. Těmto oblastem a vlivům záměru je věnována pozornost i ve většině vyjádření obdržených v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí.

Umístění záměru v hustě obydleném centru hlavního města, v území extrémně zatíženém nejen automobilovou dopravou, s koncentrací všech druhů dopravy, v území s nejvyšším stupněm ochrany památek a maximálně cennými plochami zeleně, je z hlediska vlivů na životní prostředí problematické.

Ve sledovaném období roku 2020 (nulová varianta) byly v zájmovém území vyhodnoceny jako nadlimitní průměrné roční koncentrace NO₂, maximální hodinové koncentrace NO₂ a maximální denní koncentrace PM₁₀. Vlivem realizace předkládaného řešení lze očekávat změny imisního zatížení dotčené oblasti. Z provedeného hodnocení vyplývá, že v převážné míře by došlo ke snížení imisních koncentrací plyných škodlivin, zaznamenat však lze i lokální nárůst. Podle orgánu ochrany ovzduší OZP MHMP záměr není přijatelný.

Příslušný orgán ochrany veřejného zdraví HS HMP ve svém vyjádření k dokumentaci konstatuje, že předložený záměr je neakceptovatelný. V lokalitách dopravně navazujících na uvažovaný záměr, kde se již v současné době hodnoty hluku pohybují v okolí příslušného hygienického limitu pro starou hlukovou zátěž, dojde navíc i k nárůstu zatížení hlukem vlivem realizace záměru. Dále nelze realizaci záměru na komunikace Legerova, Mezibranská, Sokolská a I. P. Pavlova uplatnit starou hlukovou zátěž a po realizaci záměru bude na těchto komunikacích

překračován hygienický limit pro denní i noční dobu, v některých výpočtových bodech i limity pro starou hlukovou zátěž.

Návrh musí respektovat požadavky vyplývající z platných právních předpisů v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Současně musí vycházet z všeobecné shody na způsobu využití území a na konkrétním technickém návrhu řešení zklidnění SJM.

Zpracovatel posudku zhodnotil akceptovatelnost záměru odlišně od zpracovatele dokumentace. V nejednoznačných a sporných případech by měla být uplatněna zásada předběžné opatrnosti, která omezí či vyloučí realizaci takových záměrů, které svými vlivy nezaručují respektování platných předpisů v ochraně životního prostředí.

V případě úvah o jakémkoli řešení v zájmovém území navrhovaného záměru je účelné vycházet z doporučení v dokumentaci i v posudku, zejména v těchto oblastech:

- Návrh technického řešení by měl v maximální míře zachovávat stávající dopravní infrastrukturu v území, nevytvářet nové rozsáhlé dopravní stavby v podobě dlouhých tunelů, které zavádí dopravu do centra města.
- Návrh technického řešení záměru musí vycházet z platných územně plánovacích podkladů a všeobecného konsensu na navrhovaném řešení na úrovni dotčených územních samosprávných celků, správních úřadů a veřejnosti.
- Vlivy v jednotlivých složkách a faktorech životního prostředí (zejména v ochraně ovzduší, hluku a veřejného zdraví) musí být eliminovány pod úroveň nejvyšších přípustných hodnot a limitů stanovených národní legislativou, případně mezinárodními závazky, kterých plnění se Česká republika zavázala, případně, které se vztahují i na území našeho státu.
- Vlivy na ostatní složky a faktory životního prostředí musí být posouzeny v podrobnosti, která umožní jednoznačné vyloučení významných negativních důsledků; v zájmovém území jde zejména o vlivy na antropogenní systémy (vlivy na dopravu, vlivy na využití území, historické a kulturní památky).

Pro následující plánování a přípravu dopravních úprav na SJM v prostoru u Národního muzea je účelné vycházet z následujících doporučení zpracovatele posudku:

- Na základě dopravně-urbanistické studie prověřit optimální řešení záměru včetně podmínek zavedení dopravně organizačních opatření v centru města (zavedení mýtného systému).
- Na základě cost-benefits analýzy prověřit vhodnost optimálního řešení záměru.
- Na základě dopravně-urbanistické studie prověřit řešení prostoru mezi budovou Hlavního nádraží a Státní opery.
- Na základě dopravně-urbanistické studie prověřit řešení prostoru a možnost zřízení pěší zóny mezi oběma budovami Národního muzea.
- Na základě dopravně-urbanistické studie prověřit vhodnou podobu pro Čelakovského sady a vedení místní dopravy v Mezibranské ulici.

- Na základě dopravně-urbanistické studie prověřit nejvhodnější řešení uličního profilu v oblasti ulic Legerova, Sokolská, náměstí I. P. Pavlova, Fügnerova náměstí a na předpolí Nuselského mostu.
- Při návrhu optimálního řešení záměru je nezbytné vycházet z platných územně plánovacích podkladů a strategických dokumentů pro hlavní město Prahu, včetně řešení cyklistické dopravy.

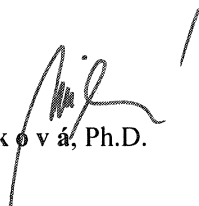
Kromě výše uvedených doporučených postupů je nezbytné dbát následujících opatření:

- Pro omezení dopravní zátěže na SJM v navazujících úsecích zavést technická či organizační opatření, mezi které patří např. zavedení mýtného, snížení kapacity průjezdnosti SJM, redukce jízdnic pruhů, zklidnění ulic, zavedení neprůjezdných oblastí, změna režimu parkování v centru a další, která zajistí pokles dopravní zátěže nejen na řešeném úseku SJM a souvisejících komunikacích, ale i v centru města.
- Minimalizovat rozsah zasažených zelených ploch v průběhu výstavby, případné kácení dřevin redukovat tak, aby zásah byl co nejmenší.
- V rámci humanizace SJM se zabývat možností omezit vlivy hluku z dopravy návrhem obrusných vrstev ze speciální směsi asfaltového betonu se zvýšenou schopností tlumit hluk.
- Navrhovaný záměr koordinovat s dalšími prvky humanizace SJM tak, aby finanční prostředky byly účelně využity s cílem maximálního snížení dopadů provozu na SJM na životní prostředí a zdraví obyvatel.
- Při přípravě a realizaci záměru je nezbytné respektovat opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí, uváděná v dokumentaci a v textu posudku odpovídající adekvátně konkrétnímu návrhu záměru.

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních právních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona.

Ing. Veronika Miláčková, Ph.D.
ředitelka odboru



Magistrát hl. m. Prahy
odbor životního prostředí
Mentšanské n. m. 2
110 01 Praha 1 131