



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

PID

Váš dopis zn. SZn. Vyřizuje/linka Datum
S-MHMP-765039/2008/OOP/VI/EIA/601-2/Nov Ing. Novotný/4278 02.03.2009

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění (dále jen zákon)

Název: Zklidnění SJM v prostoru u Národního muzea

Zařazení záměru dle zákona:
Příloha č. 1, kategorie II, bod 9.1

Umístění:

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

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR; IČ: 65993390; Praha 4, Nusle, Na Pankráci 546/56

Charakter a kapacita záměru:

Předmětem záměru je dopravní zklidnění Severojižní magistrály u Národního muzea v Praze. Jedná se o první etapu projektu dopravního zklidnění.

Tato první etapa záměru řeší převedení dopravy z Wilsonovy a Mezibranské ulice za budovu Státní opery a Národní muzeum a zároveň zapuštění obou směrů pod zem v rozsahu od nadzemního parkoviště Slovan po ústí ulic Legerova a Mezibranská do Čelakovského sadů.

Celková délka úpravy je cca 800 m, navrhované jednosměrné tunely jsou dvoupruhové o světlé šířce 9,5 m a podjezdné výšce 4,5 m.

Záměr neobsahuje tramvajové propojení Václavského náměstí s ul. Vinohradskou, realizaci podzemních garáží v horní části Václavského náměstí a realizaci zklidnění ul. Legerova a Sokolská v úseku od ul. Žitná až k Nuselskému mostu, avšak technické řešení tyto další úpravy umožňuje. Předkládaná 1. etapa zklidnění dopravy v prostoru Národního muzea je rovněž navržena tak, že umožňuje pokračování její realizace ve 2. etapě prodloužením tunelových částí až k Nuselskému mostu.

Součástí záměru je úprava napojujících ulic, úprava tramvajové trati, mosty, odvodnění, potřebné přeložky inženýrských sítí a vegetační úpravy.

Zjišťovací řízení:

Při zjišťovacím řízení se zjišťuje, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví. Používají se přitom kritéria, která jsou stanovena v příloze č. 2 k zákonu a která charakterizují na jedné straně vlastní záměr a příslušné zájmové území, na druhé straně z toho vyplývající významné potenciální vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí. Při určování, zda záměr má významné vlivy, dále příslušný úřad, přihlíží k okolnosti, zda záměr svou kapacitou dosahuje limitních hodnot uvedených u záměrů příslušného druhu kategorie II v příloze č. 1 k zákonu a dále k obdržným vyjádřením veřejnosti, dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků.

Oznámení záměru (čís. zakázky 08 398 9 000; září 2008) bylo zpracováno podle přílohy č. 3 zákona společností PRAGOPROJEKT, a.s. pod vedením Ing. Ondřeje Čapka, držitele autorizace dle zákona. V závěru oznámení se uvádí následující:

„Záměr řeší hlavní požadavek, tj. opětovné spojení Vinohrad s Václavským náměstím a ve všech parametrech posuzovaných v oznámení zlepšuje situaci proti stávajícímu stavu. Variantně je nutno řešit odvětrání tunelů s cílem dosáhnout ještě většího snížení exhalací na okolní zástavbu.

Hlavní výhody navrhovaného řešení proti variantě 0 jsou snížení exhalací, snížení hluku, zvýšení ploch veřejné zeleně.

Záměr umožňuje v dalších etapách provést revitalizaci tramvajových tratí s napojením na Václavské náměstí, revitalizaci prostoru Václavského náměstí, revitalizaci komunikační sítě v okolí centra města, prodloužení tunelového řešení ve 2. etapě až k Nuselskému mostu, a tím výrazné zklidnění oblasti ulic Legerova a Sokolská, propojení Národního muzea s bývalou budovou Národního shromáždění, což jsou všechno záměry, vedoucí ke zlepšení stávajícího stavu území.

Vlivy navrhovaného záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel jsou převážně kladné a hledání zásadně jiného řešení v daném území není opodstatněné.

U navrženého řešení nebyly nalezeny žádné negativní vlivy, které by realizaci záměru znemožňovaly. Negativní vlivy výstavby jsou krátkodobé a jsou zcela vyváženy pozitivními vlivy trvalého působení.

Vzhledem k významným pozitivním vlivům na životní prostředí v okolí Národního muzea a Státní opery lze realizaci záměru doporučit, a to v co nejkratším termínu.“

K předloženému oznámení se v průběhu zjišťovacího řízení vyjádřily následující subjekty:

- hlavní město Praha (vyjádření č.j. MHMP 824473/2008 ze dne 15. 12. 2008)
- městská část Praha 1 (vyjádření č.j. OÚR 184/2008 ze dne 23. 12. 2008)
- městská část Praha 2 (vyjádření č.j. OKS-OÚR/08/64543-159 ze dne 8. 12. 2008)
- Hygienická stanice hlavního města Prahy (vyjádření č.j. ÚPL/1315/9040/84445/08 ze dne 10. 12. 2008)
- Česká inspekce životního prostředí (vyjádření č.j. ČIŽP/41/IPP/0822063.001/08/PMM ze dne 9. 12. 2008)
- odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (vyjádření SZn. S-MHMP-765039/2008/2/OOP/VI ze dne 8. 1. 2009)
- odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy (vyjádření č.j. MHMP 781379/2008Zíd ze dne 10. 12. 2008)

- odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy (vyjádření č.j. MHMP 781405/2008/ ze dne 14. 1. 2009)
- Ing. Pavel Polák, předseda Komise Rady hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu (vyjádření ze dne 12. 12. 2008)
- Společnost pro trvale udržitelný život (vyjádření ze dne 12. 12. 2008)
- Mgr. Petra Kolínská, předsedkyně Klubu zastupitelů Strany zelených v Zastupitelstvu hlavního města Prahy, zastupitelka za Stranu zelených v Zastupitelstvu hlavního města Prahy (vyjádření ze dne 15. 12. 2008)
- Auto*Mat, o. s. (vyjádření bez uvedení data; doručeno 16. 12. 2008).

Podstata jednotlivých vyjádření je shrnuta v následujícím textu.

Hlavní město Praha (HMP) má k záměru následující připomínky s tím, že žádá, aby vznesené připomínky byly zařazeny do závěrů zjišťovacího řízení a chybějící údaje byly doplněny v další fázi projektové přípravy záměru.

Z hlediska urbanistické koncepce a funkčních systémů nemá HMP k oznámení připomínky.

Z akustického hlediska je v oznámení v části posuzující akustiku uveden velmi obsáhlý a podrobný popis obecného působení hluku na organismus, ale v předložených materiálech není prezentován základní grafický výpočet rozložení izofon v řešeném prostoru, před a po realizaci záměru a dále není provedeno kalibrační měření hluku pro přesné nastavení výpočtového modelu na uvedenou lokalitu. Výše zmiňované nedostatky je třeba k hodnocení záměru doložit.

Z hlediska ochrany ovzduší HMP konstatuje, že kvalita ovzduší podél Severojižní magistrály patří mezi nejhorší v Praze, v posuzované lokalitě dochází k výraznému překračování limitů pro kvalitu ovzduší. Lze konstatovat, že ve větší části zájmového území dojde vlivem realizace navrženého dopravního řešení ke snížení imisní zátěže.

V okolí výdechu z tunelu může lokálně dojít ke krátkodobému zvýšení koncentrací až o $100 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, při limitu $200 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, který je v dané oblasti překračován již v současné době. V oblasti obytné zástavby v blízkosti výdechu může dojít ke zvýšení koncentrací až o $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

HMP doporučuje zvážit možnost omezení množství emisí škodlivin formou filtrace vzduchu či jiného způsobu separace škodlivin ze znečištěného vzduchu z tunelu před jeho vypuštěním ve výdechu.

Z hlediska městské zeleně byl dle textu oznámení proveden orientační dendrologický průzkum, ale v příloze oznámení chybí, popis porostů je proveden pouze slovně. Do dalšího stupně projektové přípravy záměru je třeba zásahy do zeleně upřesnit, přičemž nejhodnotnější dřeviny by měly zůstat zachovány.

Pro území parku bude nutné zpracovat studii obnovy parku dle hledisek památkové péče.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny se záměr netýká žádných limitů ochrany přírody a krajiny. Zklidnění okolí Národního muzea a rozšíření vegetačních ploch považuje HMP v principu za přínosné.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu leží lokalita uvnitř současně zastavěného území, v katastrálním území Nové Město a Vinohrady. Pozemky jsou v katastru nemovitostí evidovány jako ostatní a zastavěné plochy a nejsou součástí zemědělského půdního fondu.

Z hlediska ochrany ZPF uvedený záměr neznámá žádný negativní vliv.

Z geologického hlediska a z hlediska hospodaření s odpady nemá HMP k posuzovanému oznámení připomínky.

Z dopravního hlediska má HMP k předloženému oznámení tyto připomínky:

V oznámení jsou doloženy zátěžové diagramy (viz např. příloha č. 2 oznámení – dopravní prognóza, příloha č. 3 - hluková studie, příloha č. 4 - rozptylová studie), které pro hodnocení vlivů záměru na životní prostředí zpracovala firma CITYPLAN spol. s r.o. k časovým horizontům roků 2008, 2015 (varianty nulová a aktivní), 2020 (varianty nulová a aktivní). CITYPLAN spol. s r.o. nedisponuje aktuální databází územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (ÚPn), doložené modelové zatížení komunikační sítě proto není možné akceptovat jako vstupy pro vyhodnocení záměru.

K hodnocení vlivů záměrů v hlavním městě na životní prostředí je třeba vycházet z aktuálních oficiálních hodnot zatížení komunikační sítě, které poskytuje Útvar rozvoje hlavního města Prahy, v případě současného stavu též Technická správa komunikací hl.m.Prahy.

K technickému řešení návrhu se HMP nemůže na základě doložených grafických příloh komplexně vyjádřit. Pokud je předložený záměr chápán jako první etapa, na kterou může v druhé etapě navazovat výstavba tunelů Severojižní magistrály až k Nuselskému mostu, HMP upozorňuje, že takové řešení s dlouhými tunely pod zástavbou městské části Praha 2 představuje celkové ztrátní Severojižní magistrály, což může mít významný vliv na zatížení komunikační sítě v okolních městských částech.

Předložený návrh řešení magistrály a navazující komunikační sítě představuje svým významem zásadní změny v území vůči současnému stavu, které jsou, respektive budou, středem pozornosti široké veřejnosti. Procesu hodnocení vlivů musí proto předcházet projednání a schválení technického řešení návrhu se všemi jeho důsledky do území, doložené minimálně stanovisky Útvaru rozvoje hlavního města Prahy, příslušných odborů Magistrátu hlavního města Prahy, městských částí, kterých se důsledky stavby mohou z hlediska dopadů na zatížení komunikační sítě dotýkat.

HMP konstatuje, že návrh vyvolá výrazné dopady do území, které není možné na základě poskytnutých příloh k oznámení komplexně posoudit.

I když platný ÚPn s přeložkou Severojižní magistrály za muzeum počítá, konkrétní předložené řešení vyžaduje dořešit otázku souladu návrhu s tímto ÚPn.

Oznámení zahrnuje pouze jednu z variant, které jsou v současné době studijně prověřovány.

Z hlediska zásobování vodou HMP upozorňuje, že je nutné respektovat nadřazené vodovodní řady.

Z hlediska odkanalizování HMP upozorňuje na vedení nadřazeného kanalizačního sběrače VII, který mezi ulicemi Vinohradská a Politických vězňů v několika místech křížuje Severojižní magistrálu. Trasa sběrače byla již jednou odkloněna z důvodu budování podzemní stanice metra.

Z hlediska vodních toků a z hlediska zásobování teplem a zemním plynem nemá HMP připomínky.

Z hlediska zásobování elektrickou energií HMP upozorňuje, že je nutné se správcem kabelů 22 kV PREdistribuce, a.s. projednat přeložení kabelů, které budou v kolizi se stavbou.

Z hlediska nadřazených telekomunikačních sítí HMP upozorňuje, že se v řešeném prostoru nacházejí stávající hloubkové kabelovody, které bude nutno přeložit. Navrhované přeložky je třeba projednat s provozovatelem (Telefónica O2 Czech Republic, a.s.).

Městská část Praha 1 (MČ Praha 1) zaslala dopisem oddělení územního rozvoje odboru Kancelář starosty Úřadu městské části Praha 1 ze dne 23. 12. 2008 usnesení Rady městské části Praha 1 a interní sdělení odborů dopravy a životního prostředí Úřadu městské části Praha 1.

Rada městské části Praha 1 usnesením č. UR08_1245 ze dne 22. 12. 2008 žádá o posouzení záměru oznámeného jako „Zklidnění Severojižní magistrály v prostoru u Národního muzea“ podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Rada městské části Praha 1 souhlasí se záměrem na „Zklidnění Severojižní magistrály v prostoru u Národního muzea“ a protože předložené dopravní řešení není v souladu s platným ÚPn, podporuje urychlenou změnu ÚPn, která umožní realizaci záměru.

Odbor dopravy Úřadu městské části Praha 1 (DOP ÚMČ Praha 1) ve svém interním sdělení č.j. 171/2008/OÚR ze dne 8. 12. 2008 konstatuje následující:

Stanovisko se týká 1. etapy zklidnění Severojižní magistrály v prostoru u Národního muzea. Etapa obsahuje 5 dalších subetap.

Jejím předmětem je převedení obousměrného provozu do ulic Wilsonova a Mezibranská při výstavbě, vybudování tunelů v dnešní západní stopě Severojižní magistrály (za Národním muzeem), demolice hromadných garáží Slovan, vybudování tunelu mezi oběma budovami Národního muzea a vybudování nové komunikace Wilsonova – Vinohradská.

Součástí není pokračování tunelů směrem k Nuselskému mostu, vybudování tramvajové trati mezi Vinohradskou a Václavským náměstím, vybudování hromadných garáží na Václavském náměstí.

DOP ÚMČ Praha 1 k předloženému oznámení konstatuje, že záměr zklidnění dopravy mezi Václavským náměstím a Národním muzeem vnímá jako jednoznačně pozitivní přínos pro kvalitu životního prostředí i bezpečnost provozu, především pěšího.

DOP ÚMČ Praha 1 má následující připomínky a požadavky, přičemž dodává, že žádná z nich nebude mít vliv na zhoršení dopadů na životní prostředí oproti předloženému oznámení, a proto DOP ÚMČ Praha 1 s materiálem dodaným k oznámení souhlasí.

Do dalších stupňů projektové dokumentace DOP ÚMČ Praha 1 doporučuje zapracovat tyto podmínky a připomínky:

DOP ÚMČ Praha 1 nesouhlasí s vedením dopravy do slepé části ulice Mezibranská s příjezdem přes Václavské náměstí v jeho podélné ose. Příjezd je nezbytné řešit v horní části Václavského náměstí bez zajíždění na něj.

DOP ÚMČ Praha 1 požaduje zachovat či nově řešit vratný pohyb vozidel na Václavském náměstí pro směr od ulice Krakovská k muzeu a zpět k ulici Opletalova.

Podmínkou pro obousměrné vedení dopravy ulicemi Wilsonova a Mezibranská při výstavbě je trvalé zajištění 4 jízdních pruhů (2 x 2) a umožnění (i fyzické) pouze pravých oblouků.

DOP ÚMČ Praha 1 požaduje, aby výjezd z parkoviště nad Hlavním nádražím byl řešen tak, aby umožňoval též přímé napojení na Severojižní magistrálu ve směru k Nuselskému mostu.

DOP ÚMČ Praha 1 požaduje řešit slepý konec ulice Mezibranská více ve prospěch rezidentního parkování. Nabízená kapacita je zcela nedostatečná a nové řešení ji umožňuje výrazně zvýšit.

DOP ÚMČ Praha 1 požaduje upravit řešení obousměrné (zaslepené) ulice Washingtonova tak, aby nedošlo ke snížení parkovací kapacity.

DOP ÚMČ Praha 1 požaduje využít rezervu dopravního prostoru pro tramvajovou trať v nově řešené ulici Vinohradská zčásti pro návštěvnická stání (muzeum) a zčásti pro zeleň.

DOP ÚMČ Praha 1 doporučuje lépe členit, nejlépe s využitím zeleně, rozsáhlý prostor mezi ulicemi Vinohradská, Václavským náměstím a Národním muzeem. Návrh pracuje s rezervou pro tramvajovou trať, která však nebude v rámci akce budována. Předložené řešení prostoru je nepřehledné a není vstřícné z hlediska pobytových funkcí. Nepřispívá rovněž příliš k bezpečnosti pěšího provozu.

DOP ÚMČ Praha 1 požaduje výrazně zvýšit řešení komunikací Wilsonova a Vinohradská ve prospěch bezpečnosti pěšího provozu. Očekávané intenzity automobilového provozu (25 000 vozidel a 18 000 vozidel) spolu s atraktivními cíli pěšího provozu nutně vyžadují v místech přechodu ukládání dostatečně kapacitních vyčkávacích prostorů mezi jízdními pásy i další opatření ve prospěch bezpečnosti a uživatelského komfortu pěších.

Odbor životního prostředí Úřadu městské části Praha 1 (OŽP ÚMČ Praha 1) má k záměru následující připomínky:

Z hlediska ochrany zeleně nemá OŽP ÚMČ Praha 1 k předloženému záměru žádné připomínky. V rámci stavby dojde ke kácení dřevin v Čelakovského sadech, ale celkový vliv záměru na území je z hlediska zeleně kladný, protože celkově dojde v rámci realizace stavby ke zvětšení ploch zeleně.

Z hlediska odpadového hospodářství OŽP ÚMČ Praha 1 konstatuje, že odpady z bouracích prací a stavební činnosti budou zařazeny podle druhu a kategorií, tříděny a odstraněny vhodným způsobem. OŽP ÚMČ Praha 1 upozorňuje na ustanovení § 10 až 16 zákona o odpadech (zejména § 12 odst. 4 „Každý je povinen zjistit, zda osoba, která předává odpady je k jejich převzetí podle tohoto zákona oprávněná“ a § 11 odst.1 „..., zajistit přednostně využití odpadů před jejich odstraněním. Materiálové využití odpadů má přednost před jiným využitím odpadů.“). Veškerý stavební odpad po vytřídění nebezpečných složek bude v maximálně možné míře recyklován v recyklačním zařízení.

Dále OŽP ÚMČ Praha 1 upozorňuje, že původce odpadu je povinen dodržovat i příslušné prováděcí vyhlášky, zejména vyhlášku Ministerstva životního prostředí č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

K oznámení nemá OŽP ÚMČ Praha 1 námítky, pokud budou při vlastní realizaci stavby plněny povinnosti plynoucí z výše uvedeného zákona.

Ke kolaudačnímu souhlasu je nutné předložit doklady o způsobu odstranění odpadů ze stavební činnosti, pokud jejich další využití není možné.

Z hlediska ochrany ovzduší OŽP ÚMČ Praha 1 konstatuje, že jím chráněné zájmy nejsou dotčeny. Dotčeným orgánem je odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy.

Dále OŽP ÚMČ Praha 1 poznamenává, že součástí oznámení je hluková studie a rozptylová studie.

Hluková studie posuzuje akustické poměry v okolí Severojižní magistrály v úseku Hlavní nádraží – ulice Mezibranská, v současné době a výhledově v roce 2020 ve dvou variantách bez a s tunelem Legerova.

Z výsledku výpočtu je patrné, že vzhledem ke srovnatelnému dopravnímu zatížení v roce 2008 a ve variantě bez tunelu v roce 2020 (nulová varianta) jsou i vypočtené ekvivalentní hladiny hluku v jednotlivých referenčních bodech srovnatelné, dosahují maximálních hodnot 73,4 dB ve dne a 66,1 dB v noční době, čímž výrazně překračují v některých charakteristických výpočtových bodech povolené limity pro starou hlukovou zátěž (70/60 dB).

V případě realizace tunelu Legerova (aktivní varianta) dojde ke zklidnění prostoru Národního muzea, Státní opery a Václavského náměstí. V ulici Mezibranská se sníží hluková zátěž místy až o 15 dB, v ulici Vinohradská až o 7 dB a v ulici Washingtonova ulici o více než 6 dB v některých referenčních bodech ve srovnání se současným stavem, resp. s nulovou variantou. Dodržení stanovených limitních hodnot pro emisi hluku z dopravy po magistrále v chráněném venkovním prostoru staveb (60/50 dB) však nelze dosáhnout. Oproti současnému stavu a nulové variantě však v naprosté většině ze zvolených referenčních bodů dojde k poklesu hluku v denním i noční pod hranici 70/60 dB.

Odclonit nadměrný hluk pomocí protihlukových bariér je v centrální městské zástavbě technicky velmi obtížně řešitelné a ekonomicky neefektivní. Z těchto důvodů OŽP ÚMČ Praha 1 jednoznačně doporučuje provést akustický monitoring (před samotným zahájením stavby a po jejím uvedení do provozu), který by ověřil předpoklady hlukové studie, a na jeho základě provést adekvátní opatření přímo na fasádě objektů (např. dotěsnění oken, případně výměna oken za okna s vyšší vzduchovou neprůzvučností) tak, aby byly dodrženy nejvyšší přípustné hodnoty emise akustického zatížení alespoň uvnitř objektů.

V rozptylové studii se uvádí, že po zprovoznění tunelu lze celkově očekávat snížení znečišťujících látek v úseku, odkud bude doprava vedena do nového tunelu, zejména v prostoru podél ulice Mezibranská a dále směrem k Václavskému náměstí. Naopak k nárůstu imisní zátěže dojde v blízkosti výdechu, kde se soustředí prakticky veškeré emise z hodnoceného úseku tunelu. Lokální nárůst lze očekávat u Hlavního nádraží, kde jsou navrženy výdechy z tunelu.

Celkově lze tedy konstatovat, že po zprovoznění tunelu dojde k plošnému zlepšení imisní situace v okolí stávajících úseků magistrály.

Městská část Praha 2 (MČ Praha 2) má k záměru následující připomínky:

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, ve znění dalších předpisů, uvádí, že účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí. Má-li být vydáno rozhodnutí, musí být podkladem jednak konkrétní dokumentace podle stavebního zákona a jednak posouzení téže dokumentace podle uvedeného zákona. V daném případě, přestože existuje několik variant řešení zklidnění Severojižní magistrály, lišících se mj. trasou a komplexností řešení, nebyly hodnoceny v předloženém oznámení žádné varianty. MČ Praha 2 považuje v tomto záměru za nepřijatelné konstatování v kapitole E (Porovnání variant řešení záměru), že se nenavrhují žádné varianty řešení zklidnění Severojižní magistrály, a tedy ani porovnání jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Zařazení záměru do kategorie v kapitole 8.1.1. na str. 7 považuje MČ Praha 2 za nesprávné, neboť je hodnocen pouze malý úsek Severojižní magistrály, vytržený ze všech souvislostí. MČ Praha 2 požaduje zpracování záměru celého souboru staveb, zajišťujících skutečné zklidnění Severojižní magistrály od Nuselského mostu až po Wilsonovo nádraží a na navazujících příčných komunikacích v území MČ Praha 2, zejména na Vinohradské třídě, Žitné a Ječné ulici a jejich souhrnné zhodnocení ve variantách. Teprve na základě komplexního posouzení celého souboru staveb a doprovodných opatření na stávajících komunikacích je možné záměr rozdělit na smysluplné dílčí etapy a ty pak připravovat samostatně podle ekonomických i technických možností a potřeb. Obsahem předloženého záměru je zde pouze 1. etapa blíže neřešeného celku, jejíž obsahem je převedení Severojižní magistrály do tunelu pouze v úseku za Národním muzeem.

Záměr zužuje Severojižní magistrálu na dva průjezdné jízdní pruhy, aniž by řešil úpravu šířkového uspořádání navazujících úseků, které jsou čtyřpruhové a mají být řešeny v blíže neurčené době. Je pouze uveden nekonkrétní odkaz na blíže neřešenou další etapu, ve které se má humanizovat Severojižní magistrála podél ulic Sokolská a Legerova k Nuselskému mostu. Každé dílčí zklidnění části centra, pokud není zasazeno do širších souvislostí, způsobí přelévání dopravy na jiné komunikace v centru, zvláště pak v Praze 2. Navíc může vyvolat zhoršení v dosud hlukově a exhalčně nejvíce zatížených částech Severojižní magistrály, tj. v prostoru ulice Legerova mezi Nuselským mostem a Čelakovského sady.

Záměr vůbec neřeší dopravně nejzatíženější část Severojižní magistrály na území Prahy 2, tj. ulici Legerova mezi náměstím I. P. Pavlova a ulicí Žitná ani podobně přetížený úsek od Rumunské k náměstí I. P. Pavlova. Rovněž nejsou řešeny nejzatíženější pěší vazby přes Severojižní magistrálu v oblasti náměstí I. P. Pavlova, tj. tam, kde na rozdíl od situace před muzeem není pod ulicí Sokolská pěším k dispozici žádný podchod.

V dopravní prognóze záměr počítá s nepříjatelým zvýšením provozu v úseku Anglické mezi ulicemi Bělehradská a Legerova. Záměr dostatečně dopravně ani z hlediska životního prostředí neposuzuje vliv tunelu na extrémně přetíženou křižovatku Bělehradská x Anglická a na křižovatku ulic Rumunská x náměstí Míru x Italská.

Oznamovatelem záměru je Ředitelství silnic a dálnic ČR. Z oznámení není zřejmé, z jakého důvodu je oznamovatelem jiný subjekt než hlavní město Praha, když jde o místní komunikaci (I. třídy) a nikoli o silnici či dálnici.

V posledních letech nebyl proveden podrobný průzkum s měřením zdrojů a cílů dopravy uvnitř Městského okruhu. V nedávné době došlo a ještě bude docházet k intenzivní investiční výstavbě podél Severojižní magistrály na Pankráci, v Karlíně a v Holešovicích. Oznámení se neopírá o dopravní studie komplexního řešení zklidnění celého centra města. Proto oznámení nevychází z dostatečně přesných údajů a uváděné dopady záměru na životní prostředí mohou být velmi zavádějící.

Záměr není v souladu s platným ÚPn. Z oznámení je zřejmé, že záměr si vyžádá trvalý zábor a likvidaci zeleně v části Čelakovského sadů. Tento úbytek již dnes tak nedostatečné zeleně v centru města by měl být v rámci širšího řešení terénních a sadových úprav dotčeného prostoru kompenzován.

Ve směru Holešovice - Pankrác není navržena světelná signalizace před vjezdem do tunelu, ale je naopak těsně za ním v křížení s ulicí Žitná. Na takto zatíženou komunikaci jde o velmi nestandardní řešení. To znamená, že tunel bude neustále zatížen stojícími vozidly vypouštějícími větší hodnoty exhalací, než při běžné jízdě. Každá eventuální porucha na vzduchotechnice tunelu způsobí ohrožení zdraví řidičů a obyvatel kolem jeho vyústění, případně může způsobit dopravní kolaps.

Záměr neřeší zvýšené zatížení exhalacemi před světelně řízenými křižovatkami v křížení Severojižní magistrály s ulicemi Rumunská, Ječná a Žitná.

V kapitole B.3 O vzduší se tvrdí, že nedojde ke vzniku žádného nového bodového ani plošného zdroje znečištění. Skutečností však je, že převedením dnes povrchového, tedy liniového zdroje znečištění, do tunelu, větraného portály a mezilehlými výdechy nad terén, se dosud liniový zdroj změní na několik zdrojů bodových. Dosud po celé délce produkovaný hluk a škodliviny budou koncentrovány do několika bodů v území, které budou pro okolí horší, než při dnešním rozptýlení po celé délce trasy. Způsobu a lokalizaci vývodů z odvětrávacího systému je proto třeba věnovat mimořádnou pozornost.

V kapitolách věnovaných hluku a vibracím MČ Praha 2 považuje za zásadní věnovat větší pozornost synergickým účinkům vibrací ze stavby i provozu záměru, souběžně mělce vedeného tunelu trasy C metra a železničních tunelů trati z železniční stanice Praha hl.n. do stanice Praha-Vršovice, a to na okolní zástavbu, ale i technickou infrastrukturu a počítat v rozpočtu stavby s náklady na odstranění případných způsobených škod, včetně poruch na komunikacích, budovách a vedeních technické infrastruktury.

V kapitole C.I. na str. 23 v tabulce 8 - Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik území je nesprávně uvedeno ochranné pásmo silnic, které je zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, zřízeno jen mimo zastavěné území obce. Zde není zřízeno ani územním rozhodnutím podle stavebního zákona. V uvedené kapitole chybí zmínka o faktu, že část dotčeného území je součástí Pražské památkové rezervace, a tím i památky zapsané na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO a zbytek dotčeného území je v ochranném pásmu této památky a v území památkové zóny. Zmínka o tom chybí i v kapitolách Chráněná území podle zvláštních zákonů a Ochranná pásma na str. 36 oznámení.

MČ Praha 2 s ohledem na výše uvedené zásadní námítky a připomínky požaduje, aby oznámení záměru bylo předkladateli vráceno k přepracování (dopracování) na ucelený záměr celého souboru staveb, zajišťujících deklarované zklidnění nejen Severojižní magistrály v celém úseku od Nuselského mostu po Wilsonovo nádraží, ale i na navazující Vinohradské třídě, Žitné a Ječné ulici, na Karlově náměstí a v Resslově ulici v Praze 2, rovněž přetížených tranzitním provozem.

S ohledem na pochybnost o správnosti zařazení předloženého záměru do kategorie II (viz bod 1 tohoto vyjádření) MČ Praha 2 zásadně nesouhlasí s tím, aby závěr zjišťovacího řízení vyzněl, že záměr se nebude podle dalších ustanovení zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, posuzovat a že pro navazující správní řízení o umístění a povolení stavby postačí údaje uvedené v předloženém oznámení.

MČ Praha 2 jako dotčený územně samosprávný celek podává podnět Magistrátu hlavního města Prahy k zařazení záměru do kategorie II bodu 9.1 s povinností zpracovat záměr ve variantách s následným komplexním vyhodnocením vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví na všechny varianty, včetně porovnání dle stejných kritérií.

MČ Praha 2 má závažné pochybnosti o zařazení záměru do kategorie II bodu 9.1. Pokud nebude záměr do této kategorie zařazen Magistrátem hlavního města Prahy, MČ Praha 2 žádá, aby bylo postupováno v souladu s § 23 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění a požádáno o vyjádření k zařazení záměru do příslušné kategorie Ministerstvo životního prostředí.

Hygienická stanice hlavního města Prahy (HS HMP) konstatuje, že celé území Prahy 1 a Prahy 2 je oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší. Největším zdrojem negativních vlivů je doprava po magistrále, jejíž intenzita dosahuje až 100 000 vozidel za den. Z prognózy firmy CITYPLAN spol. s r.o. vyplývá, že ani po uvedení celého dopravního systému (Silniční okruh kolem Prahy a Městský okruh) nedojde na stávajícím průtahu Prahou po Severojižní magistrále k výraznějšímu poklesu dopravy. Zároveň je však území poměrně hustě osídlené (zastavené bytovými domy). Proto je nutné posuzovat záměr zejména s ohledem na veřejné zdraví. Zdravotní rizika, plynoucí z nadlimitních hladin hluku a znečištění ovzduší jsou v některých případech dokonce nad hranicí přijatelného rizika.

Realizace záměru se celkově projeví příznivě, problematickým bodem posuzovaného řešení je však odvětrání tunelu v blízkosti domu ve Španělské ulici, kde dochází k nárůstu rizika z expozice znečišťujícím látkám. V blízkosti výdechu v ulici Na Smetance se také nachází základní a mateřská škola.

HS HMP konstatuje, že předložené oznámení je z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví zpracováno v dostatečném rozsahu.

Upozorňuje však na chybně stanovený limit v noční době v okolí tramvajové trati na stranách 31 a 32.

Pokud bude zpracovaná dokumentace vlivů na životní prostředí, bylo by vhodné:

- Provéřit jiné možnosti odvětrání tunelu tak, aby byly co nejvíce eliminovány negativní vlivy.
- Rozšířit rozptylovou studii a hodnocení zdravotních rizik o znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem.
- Hodnocení zdravotních rizik provést pro větší skupinu obyvatel (širší okolí), aby bylo lépe patrné, kolika obyvatel se záměr dotkne (resp. nárůst či snížení rizika z expozice znečišťujícím látkám).
- Dopracovat kumulaci vlivů s jinými záměry, zejména realizací podzemních garáží v horní části Václavského náměstí a zklidnění ulic Legerova a Sokolská v úseku od ulice Žitná až k Nuselskému mostu.

V případě realizace záměru HS HMP upozorňuje na nutnost vyhlášení trojrozměrného ochranného hlukového pásma a pásma znečištění ovzduší pro látky, které překračují limitní hodnoty (§ 86 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, v platném znění). Ochranná pásma musí být vyhlášena současně s vydáním územního rozhodnutí, a to se všemi důsledky na možnost užívání stávajících obytných staveb a zákazem výstavby obytných staveb nových.

V dalších stupních projektové dokumentace je nutné:

- Zpracovat podrobnou hlukovou studii podle definitivního návrhu řešení.
- Zpracovat hlukovou studii ze stavební činnosti, včetně návrhu opatření vedoucích k eliminaci nepříznivých vlivů hluku a vibrací. Do studie musí být zahrnuty i objízdné trasy a trasy pro dovoz (odvoz) stavebních materiálů a odpadu.

Česká inspekce životního prostředí (ČIŽP) má k předloženému oznámení níže uvedené připomínky.

Z hlediska nakládání s odpady ČIŽP upozorňuje na nutnost před bouracími pracemi (např. demolice garáží Slovan) provést posouzení, zda objekt neobsahuje materiály s obsahem azbestu a v případě, že ano, přijmout příslušná hygienická opatření a se vzniklým odpadem nakládat v souladu se zákonem o odpadech.

Z hlediska ochrany ovzduší nemá ČIŽP k záměru připomínky.

Z hlediska ochrany vod nemá ČIŽP k záměru připomínky.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny ČIŽP žádá o kompenzaci ekologické újmy, která bude řešena v procesu stavebního povolení společně s eventuelním kácením dřevin rostoucích mimo les a náhradní výsadbou, včetně následné péče.

V oznámení je zmíněn zásah do přirozeného prostředí a přirozeného vývoje některých zvláště chráněných druhů živočichů, což je dle § 50 zákona č. 114/1992 Sb. zakázáno, a proto je třeba pro tento zásah zažádat orgán ochrany přírody o příslušnou výjimku.

Dále ČIŽP upozorňuje, že pro kácení dřevin rostoucích mimo les a též křovin je podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, třeba povolení od příslušného orgánu ochrany přírody.

V dalších fázích projektu je nutné předložit dendrologický průzkum s přesnou identifikací dřevin, které budou káceny, a konkrétní plán sadovnických úprav, obojí včetně nákresu.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OOP MHMP) jako dotčený správní úřad má k záměru následující připomínky:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nemá OOP MHMP k záměru připomínky.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství nemá OOP MHMP k záměru připomínky.

Z hlediska nakládání s odpady OOP MHMP upozorňuje, že v tabulce Tab. 7 Zatřídění a způsob odstranění odpadů, které mohou vzniknout při výstavbě, uvedené na str. 21 oznámení, je chybně zařazen odpad č. 170605 stavební materiály obsahující azbest. Místo kategorie O má být uvedena kategorie N.

Z hlediska ochrany ovzduší OOP MHMP konstatuje následující:

Modelovými výpočty rozptylové studie byl zjišťován vliv provozu na posuzovaném úseku Severojižní magistrály ve výpočtovém roce 2015.

Převedením sledovaného úseku do podzemí dojde k poklesu generovaných emisí, a to o 11 % u částic PM₁₀, o 2,6 % u benzenu a o 1 % u oxidů dusíku (NO_x).

Odvod emisí z prostoru tunelu je navržen výdechem umístěným na stěně stávajícího železničního tunelu. Výška výdechu bude v úrovni Vinohradské ulice s orientací směrem k Hlavnímu nádraží. Část emisí (cca 10 %) by měla unikat tunelovými portály.

Průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého (NO₂) v roce 2015 v rámci imisního pozadí by měly v místě výstavby dosahovat 42 – 46 μg·m⁻³, na jihozápadě zájmového území až 50 μg·m⁻³ a severovýchodně od území cca 48 μg·m⁻³.

Po zprovoznění navrhovaného tunelu by mělo dojít k poklesu v jihozápadní části území, v Anglické ulici, Mezibranské a v Krakovské s největší hodnotou úbytku až 3,2 μg·m⁻³. Nárůst koncentrací byl zaznamenán v blízkosti plánovaného výdechu. V blízkosti křižovatky ulic Španělská a Vinohradská byl zjištěn největší nárůst, a to až o 5 μg·m⁻³, pásmo zvýšení imisní zátěže o 0,5 – 2,0 μg·m⁻³ by mělo zasahovat pokračování ulic Španělské, Vinohradské a ulici Balbínovu.

Maximální hodinové koncentrace oxidu dusičitého (NO₂) v roce 2015 v rámci imisního pozadí by měly v jihovýchodní části území dosahovat nejvyšších hodnot 280 – 320 μg·m⁻³, ve středu řešeného území hodnot 200 – 280 μg·m⁻³ a v severozápadní části území hodnot 150 –

200 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Častější překročení limitu než v 18 povolených případech za rok bylo vypočteno v jižní polovině zájmového území (cca 50 % referenčních bodů).

Po zprovoznění tunelu by zdrojem největších hodnot maximálních hodinových koncentrací NO_2 měl být výdech tunelu, u křižovatky ulic Španělské a Mánesovy by mohlo být dosahováno až 360 – 400 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, na okraji Vinohradské ulice 320 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, uprostřed řešeného území hodnot 200 – 280 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, místy i 320 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. V situaci po zprovoznění tunelu bylo v 7 bodech vypočteno snížení počtu překročení imisního limitu pod 18 případů v roce a ve 31 bodech bylo vypočteno zvýšení počtu případů. K zjištěným krátkodobým koncentracím je však nutno podotknout, že v každém bodě je vypočtena hodnota při nejméně příznivých podmínkách.

V provedených modelových výpočtech se odráží chemická transformace oxidu dusného na oxid dusičitý, která způsobuje posun maximálních koncentrací od sledovaných zdrojů, v řešeném případě od tunelového výdechu do jeho okolí.

Maximální hodinové koncentrace benzenu v roce 2015 v rámci imisního pozadí by měly ve střední části dosahovat 2,0 – 2,5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, v jižní části řešeného území 2,5 – 3,0 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Po zprovoznění plánovaného tunelu by mělo dojít ve sledovaném území k lokálnímu poklesu o cca 0,5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, v blízkém okolí plánovaného výdechu byl zjištěn nárůst až o 1,0 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u nejbližší zástavby ve Španělské ulici o 0,7 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Průměrné roční koncentrace polévatého prachu PM_{10} (primární a sekundární prašnost) v roce 2015 v rámci imisního pozadí by měly podél celé Severojižní magistrály dosahovat 40 – 44 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Po zprovoznění tunelu by mělo dojít ve sledovaném území k poklesu až o 4 – 5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nárůst koncentrací byl zjištěn pouze v okolí výdechu, v jeho blízkém okolí až o 4,5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u vzdálenější obytné zástavby v ulici Španělské o 3,5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Pokles průměrných ročních koncentrací PM_{10} pod hranici imisního limitu byl vypočten celkem v 60 referenčních bodech, překročení limitu vlivem uvedení tunelu do provozu ve 4 bodech.

Jak je z vypočítaných koncentrací polévatého prachu patrné, u tunelového řešení dochází oproti jiným sledovaným látkám k výraznému poklesu prašných emisí. Dle zpracovatele rozptylové studie je to způsobeno především tím, že emise při jízdě vozidel v tunelu obsahují nižší podíl sekundární prašnosti než při jízdě vozidel na otevřených komunikacích.

Z provedených výpočtů je patrné, že realizací tunelového řešení sledovaného úseku Severojižní magistrály dojde v některých místech jejího okolí k poklesu imisních koncentrací sledovaných znečišťujících látek, především polévatého prachu frakce PM_{10} . Zátunelování trasy je tedy v rámci ochrany ovzduší pro její okolí jednoznačně pozitivním krokem.

Vážným nově vznikajícím problémem jsou však emise z odvětrání tunelů, což je do značné míry otázkou volby polohy a výšky odvětracího komínu. Modelovými výpočty je prokázán negativní vliv komínové vlečky odvětracího komínu na jeho okolí. Např. u oxidů dusíku, které zdaleka nejsou zanedbatelným polutantem, dochází vzhledem k chemické transformaci oxidu dusného na oxid dusičitý navíc k plošně rozsáhlému znečištění ovzduší i u vzdálené obytné zástavby v ulicích Španělské a Vinohradské. Z hlediska ochrany ovzduší není přípustné další nadlimitní navyšování imisních koncentrací sledovaných škodlivin (NO_2 , PM_{10}) u okolní chráněné zástavby vlivem navrhovaného odvětracího komínu.

Součástí předloženého oznámení je také vyhodnocení vlivů provozu navrhovaného záměru na veřejné zdraví obyvatel. Základním podkladem pro toto vyhodnocení jsou výše specifikované modelové výpočty rozptylové studie.

Na základě zvýšených imisních koncentrací oxidu dusičitého (NO₂) v imisním pozadí lokality lze již ve stavu bez výstavby očekávat zvýšené zdravotní riziko u obyvatel. Po uvedení tunelu do provozu lze u křižovatky ulic Vinohradská a Španělská z důvodu nárůstu koncentrací od výdechu tunelu očekávat nárůst astmatických symptomů u dětí ve výši 0,31 %.

Vzhledem k úrovni ročních imisních koncentrací polévatvého prachu PM₁₀ v imisním pozadí území podél Severojižní magistrály (40 – 44 µg·m⁻³) lze očekávat trvalý výskyt zvýšeného zdravotního rizika v celé řešené oblasti. Po realizaci záměru lze v okolí výdechu (ulice Španělská, Vinohradská) očekávat zvýšení zdravotního rizika a zvýšený výskyt dýchacích obtíží spojených s akutní expozicí (např. kašel) a naopak v území, ve kterém došlo ke snížení imisních koncentrací vlivem existence tunelu, dojde i ke snížení zdravotního rizika.

Rovněž z provedeného zdravotního posouzení vyplývá, že provoz tunelu bude přínosem pro kvalitu zdraví obyvatel, naopak navržený výdech o stanovených parametrech bude zdrojem nárůstu zdravotních rizik a dýchacích obtíží.

Orgán ochrany ovzduší považuje navržené řešení v aspektu odvětrání tunelu za nevhodné. Na jedné straně dochází k žádoucímu snížení koncentrací škodlivých látek v okolí dnešní povrchové trasy Severojižní magistrály, na druhé straně však rozptýl škodlivin z výdechového komínu způsobuje nepřijatelné zvýšení koncentrací v jeho širokém okolí. OOP MHMP proto požaduje provedení důkladného a podrobného přehodnocení výdechového komínu z hlediska jeho lokalizace, výšky, směrového nastavení a výfukové rychlosti vypouštění vzdušiny tak, aby byl v maximální míře eliminován vliv škodlivých emisí na okolní chráněnou zástavbu. Tento proces v rámci přípravy oznámení záměru pravděpodobně neproběhl. Přitom se jedná o velmi podstatnou úpravu dopravních poměrů v centru města s významným vlivem na desítky let do budoucna. Z hlediska zájmů ochrany ovzduší je nutno provést variantní a velmi důkladné vyhodnocení, které bude zaměřeno na optimalizaci parametrů větracího systému včetně jeho vyústění do atmosféry.

Orgán ochrany ovzduší kromě toho doporučuje, aby práce na posuzované 1. etapě prací na dopravním zklidnění Severojižní magistrály byly zahájeny až po zprovoznění částí Městského okruhu v úseku Pelc Tyrolka – Barrandovský most.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny OOP konstatuje následující:

Oznámení se zabývá vlivem stavby na krajinu v dostatečné podrobnosti (str. 51, příloha 7).

Převážná většina nových komunikací je umístěna do trasy stávajících silnic. Trasa nových komunikací zasahuje do stávající zeleně zejména v prostoru Čelakovského sadů, dále v prostoru plánované rampy okružní křižovatky před budovou Wilsonova nádraží. Dojde k vykácení některých dřevin v prostoru stavby a naopak k rozšíření ploch parku i do prostoru stávajících ulic a zpevněných ploch. Kapitoly týkající se vlivů na flóru a faunu jsou zpracovány na str. 50 - 51 a dále v samostatné příloze 6. Zvláště chráněné druhy rostlin nejsou v zájmovém území přítomny. Dle přílohy č. 6 bylo při šetření v Čelakovského sadech nalezeno sice minimum vhodných biotopů, tj. starého dřeva (pařezů) v kontaktu se zemí, ale je zde možný potencionální výskyt Roháče obecného (*Lucanus cervus*), jenž je dán historicky. Jedná se o malou část parku při západním rohu budovy Národního muzea, dle doporučení uvedených v příloze 6 je vhodné tyto stromy zachovat (jedná se o původní starší výsadbu parku nejméně dotčenou stavbou magistrály). S tímto doporučením se OOP MHMP ztotožňuje a požaduje před započítáním přípravných prací ke stavbě biologický průzkum opakovat, aby byl zjištěn aktuální stav. Roháč obecný je zvláště chráněným druhem v kategorii ohrožených. Budou-li záměrem porušeny základní podmínky ochrany zvláště

chráněných živočichů dle § 50 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon), je třeba požádat o výjimku ve smyslu § 56 zákona.

Z hlediska myslivosti nemá OOP MHMP k záměru připomínky.

Z hlediska ochrany vod OOP MHMP upozorňuje, že pro realizaci přeložek vodovodních a kanalizačních sítí bude třeba souhlas správce sítí, Pražské vodohospodářské společnosti a.s.

Pro stavbu bude využita dodávka vody z veřejného vodovodu s měřením spotřeby vody, likvidace splaškových vod je možná napojením na veřejnou kanalizaci, případně využití mobilních WC s náležitou likvidací těchto vod. Technické podmínky pro napojení objektů na veřejný vodovod a odvedení splaškových odpadních vod kanalizací je nezbytné odsouhlasit společností Pražské vodovody a kanalizace a.s.

Kvalita vypouštěných odpadních vod musí být v souladu s platným Kanalizačním řádem pro jednotnou kanalizaci v povodí Ústřední čistírny odpadních vod Praha. Zavádění drenážních vod a průsakových vod ze stavebních jam do kanalizace se nepředpokládá. V oblasti není výskyt pramenů, v blízkosti není žádný vodní tok.

Vzhledem k tomu, že využívané plochy jsou již nyní odkanalizovány, nemůže docházet k velkým kvantitativním změnám.

Čištění tunelů je třeba zajistit tak, aby nebyla voda z jejich mytí zaváděna do kanalizace přímo, ale dle znečištění bude nezbytné zajišťovat náležité čištění těchto vod (odvozem k likvidaci na zařízení, které je k tomu účelu).

Aby byla minimalizována možnost úniků ropných látek, bude věnována pozornost technickému stavu stavebním mechanismů a vypracován a schválen vodoprávním úřadem OOP MHMP plán pro případ úniku závadných látek po dobu výstavby.

Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy (OKP MHMP) konstatuje, že dotčené pozemky a objekty leží v území s archeologickými nálezy ve smyslu ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů, v památkové rezervaci v hlavním městě Praze, která je od roku 1993 prohlášena za památku světového kulturního dědictví UNESCO, a jsou chráněny dle citovaného zákona a nařízení vlády č. 66/1971 Sb., o památkové rezervaci v hlavním městě Praze.

Předmětem památkové ochrany jsou na území Pražské památkové rezervace 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 Pražské památkové rezervace.

Z hlediska zájmů chráněných dle § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987, o státní památkové péči, v platném znění, požaduje OKP 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).

Odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy (DOP MHMP) zaslal příslušnému úřadu vyjádření, jehož přílohou je jeho dopis ze dne 2. 6. 2008 adresovaný Petře Nečáskové, vedoucí sekretariátu odboru Kancelář primátora Magistrátu hlavního města Prahy, ve věci

stanoviska k „Ekologickému řešení dopravy – SJM“. Podle DOP MHMP je toto stanovisko vyjádřením k záměru v rámci zjišťovacího řízení. V předmětném dopisu se uvádí následující:

Předmětem materiálu jsou studie řešení převedení dopravy na Severojižní magistrálu do dvou samostatných tunelů jihovýchodně od budovy Národního muzea („za muzeem“).

Vedení dopravy je navrženo ve 2 průběžných jízdních pruzích v každém směru. Teoretická kapacita takového řešení je cca 90 000 vozidel/den. Tunely začínají na jihu za Nuselským mostem v úrovni ul. Boženy Němcové a na severu u budovy garáží vedle Státní opery. Úrovňové připojení obou směrů (jak na Prahu 4, tak na Prahu 7) se předpokládá pouze na ulici Žitnou.

Z hlediska ekologické zátěže jde zcela jednoznačně ke snížení hluku na povrchu o cca 4 – 5 dB. Snížení emisí je dáno především kvalitou vzduchotechniky, protože z hlediska intenzit navržené řešení žádné snížení nepředpokládá, a tedy nedojde ke snížení počtu zdrojů emisí.

Z dopravního hlediska navržené řešení nijak neomezuje stávající komunikační síť a vlastní zklidnění komunikací v okolí Václavského náměstí neřeší. Zcela správný je závěr, že případná realizace připadá v úvahu až po zprovoznění Městského okruhu nejméně v úseku Malovanka - Pelc - Tyrolka.

Navržené řešení bohužel zohledňuje pouze zlepšení podmínek na území Prahy 2. Navazující úseky jak na Praze 4, tak na Praze 7 budou stále přenášet značnou dopravní zátěž po stávající komunikační síti, tedy po povrchu. Toto řešení tedy neodpovídá cílům humanizace celé tzv. „Severojižní magistrály“. Navíc je předpoklad, že křížení s ulicí Anglická nebude kapacitně vyhovovat a vozidla čekající na výjezd na povrch budou stát v tunelu, což je z hlediska bezpečnosti krajně nevhodné.

Ing. Pavel Polák, předseda Komise Rady hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu,
ve svém vyjádření uvádí následující:

Komise Rady hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu žádá v rámci připomínek v procesu posuzování vlivů na životní prostředí projektu „Zklidnění Severojižní magistrály v prostoru u Národního muzea“ přepracování návrhu (projektu) a jeho doplnění o vhodné prvky cyklistické infrastruktury (dle usnesení Rady hlavního města Prahy č. 0544/2003 ze dne 29. 4. 2003), zajišťující vazby celoměstské cyklistické dopravy, především páteřních cyklotras A 24 a A 41.

Komise Rady hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu požaduje být přizvána k projednání připomínek a nabízí spolupráci na řešení záměru.

Své vyjádření zdůvodňuje následujícím způsobem:

Už v tomto stupni zpracování záměru svědčí zařazení problematiky cyklo dopravy do kapitoly Turistika o ne zcela úplném pochopení zpracovatele návrhu ohledně komplexnosti problematiky dopravy, především jednotlivých druhů dopravy a jejich vztahů a provázanosti s územím a zároveň jejich specifickými nároky na charakter prostředí a dopravní infrastrukturu.

V situacích jsou veškeré komunikace řešeny především pro motorovou, pěší či veřejnou dopravu, cyklistická infrastruktura na potřebných místech chybí (křížení páteřních tras, nikoliv rekreačních cyklostezek). Cyklisté jsou ve vizualizacích a příčných řezech znázorněni v přidruženém prostoru na chodníku, kde buď stojí u přechodu pro chodce nebo popojíždějí bez možnosti průjezdu. Navazující cyklistické dopravní vazby jsou návrhem zcela zpřehrány.

Návrh tak především způsobí upevnění neprůjezdnosti území a přerušení vazeb cyklo dopravy v oblasti, především pro směr v linii páteřní cyklotrasy A 41 (nám. I. P. Pavlova - Muzeum - Hlavní nádraží) a cyklotrasy A 24 (Můstek - Jahodnice) včetně návazností. To je v rozporu s usnesením Rady hlavního města Prahy č. 0544 ze dne 29. 4. 2003, kterým uložila Rada hlavního města Prahy odboru městského investora Magistrátu hlavního města Prahy, Technické správě komunikací hl.m.Prahy a Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciová společnost) „zajišťovat při přípravě rekonstrukcí a nové výstavbě komunikací případně i při přípravě dalších investičních akcí vytváření vhodných podmínek pro cyklistickou dopravu“.

V případě realizace navrhovaných řešení nedochází k zajištění srovnatelných podmínek cyklo dopravy s ostatními druhy dopravy, ale naopak k výraznému zvýšení disproporce v nabídce dopravní infrastruktury, a to v neprospěch šetrných způsobů dopravy, v tomto případě především dopravy cyklistické.

Na závěr svého vyjádření Ing. Polák opakuje nabídku Komise Rady hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu pomoci s cyklistickým řešením této lokality na evropské úrovni, které se snaží dosáhnout ve všech druzích dopravy, tedy i v dopravě cyklistické.

Společnost pro trvale udržitelný život (STUŽ) ve svém vyjádření uvádí následující:

Oznámení splňuje formální požadavky na dodržení obsahu oznámení dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb. a jeho příloh, nelze však souhlasit s věcným obsahem oznámení, a to z následujících důvodů:

Již zařazení záměru do kategorie v kapitole B.I.1. na str. 7 je nesprávné. Severojižní magistrála má nejen v prostoru u Národního muzea v obou směrech nejméně 3 jízdní pruhy, v místech s odbočovacími pruhy dokonce 4 v jednom směru. I když je dnes dělená nejen před a za Národním muzeem, ale od Hlavního nádraží až po nájezdy na Nuselský most do dvou jednosměrných komunikací oddělených blokem domů, je potřeba ji vnímat jako jeden funkční celek o 6 až 8 jízdních pruzích, zejména má-li být v některých z uvažovaných variant odsunuta z prostoru Václavského náměstí za Národní muzeum. Stěží lze předpokládat, že situace v tomto úseku Severojižní magistrály se zlepší, bude-li průjezdný profil na dílčí části zredukován na 2 x 2 jízdní pruhy a přesunut pod zem. To by znamenalo nejen snížení kapacity, ale i ztížení návazností na další komunikace a křižovatky v Praze 1 a Praze 2, včetně rovněž tranzitem velmi zatížených ulic Vinohradská, Žitná a Ječná. Proto patří podle názoru STUŽ jednoznačně do kategorie I - záměry, které se posuzují vždy.

V Kapitole B.I.2. Rozsah záměru se uvádí, že obsahem záměru je pouze 1. etapa širšího záměru zklidnit Severojižní magistrálu od Wilsonova nádraží až po Nuselský most. Tato 1. etapa řeší převedení Severojižní magistrály do tunelu pouze v úseku od nadzemního parkoviště Slovan po vyústění ulic Hegerova a Mezibranská do Čelakovského sadů. STUŽ trvá na tom, že je potřeba provést hodnocení vlivů na životní prostředí na celý záměr, představující skutečné zklidnění Severojižní magistrály v celém jejím průběhu od Wilsonova nádraží až po Nuselský most, a to včetně širších souvislostí, především návaznosti, napojení a zklidnění komunikací, zprostředkujících také západo - východní tranzit přes městskou část Praha 2, tedy ulic Vinohradská, Žitná a Ječná. Je neúnosné, aby v místě provizorního ukončení 1. etapy a vybudování výjezdních ramp na povrch bylo okolí tohoto místa v budoucnosti znovu vystavěno negativním účinkům stavby 2. etapy. STUŽ je dále přesvědčená, že i po realizaci Městského okruhu a Silničního okruhu kolem Prahy, které část dopravy, zejména pak tranzitní ze Severojižní magistrály a jmenovaných komunikací, odčerpá, půjde vzhledem k poloze uprostřed města nadále o velmi zatíženou komunikaci, jejichž okolí je nutno chránit před negativními vlivy automobilové dopravy. Zatím je ochrana před hlukem a emisemi v této části města nulová, a to je třeba zásadně a rychle změnit.

STUŽ proto požaduje řešit zklidnění Severojižní magistrály od Wilsonova nádraží až po nájezd na Nuselský most v jediné etapě.

Tak, jak je záměr prezentován, nesporně přispěje ke zlepšení funkčního i prostorového uspořádání Václavského náměstí v prostoru před Národním muzeem a ke zklidnění této exkluzivní části centra Prahy a Pražské památkové rezervace. Pro Prahu 2 je to však řešení zcela nedostatečné a z hlediska sledovaného záměru neúčinné. I z tohoto důvodu STUŽ požaduje pojmout záměr zklidnění Severojižní magistrály velkoryseji, jak je naznačeno výše, a ve více variantách, které musí být vyhodnoceny a porovnány z hlediska technické, ekonomické i provozní náročnosti, ale i vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

STUŽ zásadně nesouhlasí, aby vyhodnocení bylo prováděno takto po dílčích částech, bez souhrnného vyhodnocení celého souboru staveb, potřebných pro skutečné zklidnění Severojižní magistrály a navazujících komunikací na území městské části Praha 2.

STUŽ ve svém vyjádření vyslovuje pochybnost o navrhované podjezdové výšce v tunelech pouhých 4,50 m. I když předpokládá, že na Severojižní magistrále bude vyloučen provoz nákladních automobilů s vyšší nosností, nelze vyloučit potřebu použití této komunikace při řešení mimořádných a krizových situacích pro průjezd jeřábu, požární, vyprošťovací a jiné speciální automobilní techniky. STUŽ by proto přivítala, kdyby podjezdová výška odpovídala standardním 5,40 m.

Z oznámení je zřejmé, že záměr si vyžádá trvalý zábor a likvidaci zeleně v části Čelakovského sadů. Tento úbytek již dnes tak nedostatečné zeleně v centru města by měl být v rámci širšího řešení terénních a sadových úprav dotčeného prostoru kompenzován.

Doba výstavby, uvedená v kapitole B.1.7., totiž 4 roky (2010 - 2013), by měla být limitní pro celý úsek od Wilsonova nádraží až po Nuselský most. Mělo by být samozřejmostí maximální nasazení stavebních kapacit a provádění prací, nerušících noční klid (především ražení tunelů) v třisměnném provozu, aby tato živá část města byla omezována a obtěžována stavbou po co nejkratší dobu a aby se vyřešilo celé potřebné zklidnění najednou.

Mimořádnou pozornost je třeba věnovat posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v průběhu stavby, resp. stavební činnosti a staveništní dopravě, zejména umístění a provozu zařízení staveniště, způsobu zajištění staveništní dopravy, odvozu vytěžené zeminy, průběžnému čištění mechanismů a dopravních prostředků vyjíždějících ze stavby. V oznámení doporučený odvoz výkopků nakládkou na železniční nákladní vagóny na přilehlou kolej Hlavního nádraží by měl být kategoričtým požadavkem orgánu veřejné správy na úsecích ochrany životního prostředí, hygieny, dopravy i územního plánování a stavebního řádu. Pozornost je třeba věnovat i koordinaci a synergickým účinkům stavby a zařízení staveniště souběžně uvažované rekonstrukce Národního muzea, včetně bývalé budovy Federálního shromáždění po vystěhování rozhlasové stanice Svobodná Evropa.

Mimořádnou pozornost je třeba věnovat také omezením dopravy v průběhu stavby, náhradní dopravě městské hromadné dopravy, zajištění dopravní obsluhy, přístupu záchranky a hasičů do dotčeného území a ke všem objektům po dobu výstavby.

V kapitole B.3 O vzduší se tvrdí, že nedejde ke vzniku žádného nového bodového ani plošného zdroje znečištění. Skutečností však je, že převedením dnes povrchového, tedy liniového zdroje znečištění do tunelu, větraného portály a mezilehlými výdechy nad terén, se dosud liniový zdroj změnil na několik zdrojů bodových, koncentrujících dosud po celé délce produkovaného hluku a škodlivin do několika bodů v území, které budou pro okolí horší, než při dnešním rozptýlení po celé délce trasy. Způsobu a lokalizaci vývodu z odvětrávacího systému je proto třeba věnovat mimořádnou pozornost.

V kapitolách věnovaných hluku a vibracím v dokumentaci vlivů na životní prostředí bude třeba věnovat větší pozornost, než je v oznámení, synergickým účinkům vibrací ze stavby i provozu záměru, souběžně mělce vedeného tunelu trasy „C“ metra a železničních tunelů trati České dráhy, a.s., z železniční stanice Praha hl.n. do stanice Praha-Vršovice, a to na okolní zástavbu, ale i technickou infrastrukturu a počítat v rozpočtu stavby s náklady na odstranění případných způsobených škod, včetně poruch na komunikacích, budovách, vedeních, vodovodech a kanalizacích.

V kapitole C.I. je na str. 23 v tabulce 8 (Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik území) uvedeno ochranné pásmo silnic, které se v zastavěném území města nevymezuje, a technické infrastruktury, ale není tam zmínka o faktu, že část dotčeného území je součástí Pražské památkové rezervace, a tím i památky zapsané na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO (jako „historické jádro města Prahy“), celý zbytek dotčeného území je v ochranném pásmu této památky. Zmínka o tom chybí i v kapitolách Chráněná území podle zvláštních zákonů a Ochranná pásma na str. 36 oznámení. To je třeba doplnit a hlavně vnímat při projektování, schvalování i provádění stavby. Mimo jiné nelze vyloučit archeologické nálezy, které musí být ošetřeny v souladu se stavebním zákonem a zákonem o památkové péči a mohou stavbu ve veřejném zájmu časově prodloužit a věcně zkomplikovat. Čelakovského sady jsou navíc jako historická zahrada zapsanou chráněnou památkou, takže zásah do nich je nežádoucí, vyžadující souhlas orgánu památkové péče a pokud je nezbytný, měl by být minimalizován a kompenzován jinde v dotčeném území.

STUŽ předpokládá, že v dokumentaci vlivů na životní prostředí budou podstatně bohatěji a lépe ošetřeny širší souvislosti stavby v provozu po dokončení, v oznámení zmíněných v textu na str. 24 a stránkách následujících. Zejména by mělo být vysvětleno, co vede projektanta a investora k optimistickému předpokladu, že postačí zredukování příčného profilu Severojižní magistrály na 2 x 2 jízdní pruhy, že to spolu se světelně řízenými křižovatkami nepovede ke kongescím, se všemi negativními dopady na provoz i životní prostředí a že se neprojeví negativně ztížené napojení příčných, silně i tranzitem zatížených komunikací Vinohradská, Žitná a Ječná.

Za zcela nepřijatelné STUŽ považuje konstatování v kapitole E oznámení (Porovnání variant řešení záměru), že se nenavrhují žádné varianty řešení zklidnění Severojižní magistrály, a tedy ani porovnání jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. STUŽ požaduje zpracování záměru celého souboru staveb, zajišťujících skutečné zklidnění Severojižní magistrály od Nuselského mostu až po Wilsonovo nádraží a na navazujících příčných komunikacích v území městských částí Praha 1 a Praha 2, zejména na Vinohradské třídě, Žitné a Ječné ulici a jejich souhrnné hodnocení ve variantách. Teprve na základě komplexního posouzení celého souboru staveb a doprovodných opatření na stávajících komunikacích je možné záměr rozdělit na smysluplné dílčí etapy, ty pak připravovat samostatně podle ekonomických i technických možností a potřeb.

Závěrem STUŽ konstatuje, že s ohledem na výše uvedené zásadní námítky a připomínky požaduje, aby oznámení záměru bylo oznamovateli vráceno k přepracování (dopracování) na ucelený záměr na celý soubor staveb, zajišťujících deklarované zklidnění nejen Severojižní magistrály v celém úseku od Nuselského mostu po Wilsonovo nádraží, ale i na navazující Vinohradské třídě, Žitné a Ječné ulici, na Karlově náměstí a v Resselově ulici v Praze 2, rovněž přetížených tranzitním provozem. Přepracovaný záměr musí být řešen ve více technicky, provozně, ekonomicky a environmentálně přijatelných variantách a následné komplexní vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví musí být provedeno na všechny varianty, včetně porovnání dle stejných kritérií použitých tak, aby tendenčně nebyla některá z variant zvýhodněna použitou metodou. I s ohledem na pochybnost o správnosti zařazení záměru do kategorie II (viz výše) STUŽ zásadně

požaduje, aby závěr zjišťovacího řízení vyzněl, že záměr musí být posouzen v celém procesu EIA a že pro navazující správní řízení o umístění a povolení stavby nepostačí údaje uvedené v oznámení.

Mgr. Petra Kolínská, předsedkyně Klubu zastupitelů Strany zelených v Zastupitelstvu hlavního města Prahy, zastupitelka za Stranu zelených v Zastupitelstvu hlavního města Prahy požaduje posouzení vlivů záměru na životní prostředí a zohlednění následujících připomínek:

Součástí záměru není tramvajové spojení Václavského náměstí a Vinohradské třídy. Tím vzniká další disproporce v kvalitě nabídky dopravní infrastruktury pro individuální motorovou a veřejnou hromadnou dopravu.

V rámci procesu hodnocení vlivů na životní prostředí není posuzován celý projekt, tedy i druhá etapa, se kterou se počítá, včetně komplexního posouzení dopadů na celé širší území.

Novým mimoúrovňovým řešením křižovatek kapacita průjezdu zůstane zachována, resp. se pravděpodobně ještě zvýší. To je ostatně konstatováno i v samotné studii, kde tímto vzniká rozpor: jestliže „na stávajícím průtahu Prahou po Severojižní magistrále nedojde k výraznějšímu poklesu dopravy ani po uvedení celého dopravního systému (B.II. - str. 16 – prognóza CITYPLAN spol. s r.o.) a zároveň „plynulost se zvýší“, dochází tedy ke zvýšení kapacity průjezdu úseku oproti stávajícímu stavu, nikoliv ke snížení. Bez přijetí dalších podpůrných opatření (např. myto) tak zůstane tato trasa atraktivnější pro tranzitní severojižní směr oproti objízdným trasám po Městském či Pražském okruhu.

Určení rozsahu samotného záměru je poněkud zavádějící, pro objektivní posouzení a vyhodnocení dopadů záměru na území není přípustné posuzovat pouze jednu sledovanou variantu a nulový stav. Je nezbytně nutné též posouzení dalších variant, především nového celopovrchového řešení (bez tunelových úseku) a odlišného řešení prostorového uspořádání navazujících komunikací (i u tunelové varianty), a to včetně dopadů na širší území namísto úzkého koridoru samotné komunikace a jejího bezprostředního okolí.

Celkové snížení (pokles) emisí a hluchnosti je relativně nízké vzhledem k nákladnosti a náročnosti zásahu. Aktivní snižování intenzit motorové dopravy v centrální části Prahy by vedlo k mnohem lepším výsledkům i při nulovém scénáři, zároveň by bylo možné hledat a realizovat mnohem účinnější a příznivější dopravně-urbanistické řešení problému Severojižní magistrály i navazujících ulic - přivaděčů.

Podél nové komunikace v ose Vinohradské ulice jsou chodníky odsazeny od vozovky za pásem trávníku, čímž prostředí ztrácí městský charakter a zvláště při jižním okraji komunikace se výrazně prodlužují vazby pěší dopravy zachováním trasy v ose stávajícího podchodu. Namísto extravilánového pojetí komunikace s izolační zelení je nutné utvářet městotvorný parter s chodníky doplněnými též k vozovce a včetně doplnění prvků cyklistické infrastruktury.

V novém návrhu chybí přímé pěší a cyklistické spojení mezi Vinohradskou ulicí a Hlavním nádražím, kdy již dnes i přes zákaz vstupu mnoho lidí využívá zvýšenou krajnici současné východní větve Severojižní magistrály ve směru do Holešovic, protože je tato trasa několikanásobně kratší a ušetří tak několik minut cesty. Nový návrh tuto skutečnost nejen nezohledňuje, ale vložением nové okružní mimoúrovňové křižovatky naopak podmínky pro případný pohyb pěších ještě zhoršuje.

Vzhledem k závažnosti problému a předurčení fungování dopravy v širokém územním kontextu na desítky let dopředu není žádoucí realizovat špatné řešení „v co nejkratším

termínu", ale je naopak nutné důkladné komplexní variantní posouzení možných záměrů. Navržený záměr především zachovává vedení významné tranzitní (průjezdny) silniční dopravy centrem města. Pokud má být tato funkce Severojižní magistrály formou rychlostního průtahu zachována, je pravděpodobně nutné hledat jiné technické řešení, resp. takovéto řešení porovnat a případně vyloučit variantním posuzováním, především s ohledem na posouzení dopravní politiky (hlavního města Prahy i České republiky) a rozvoje nadřazené dopravní sítě (hlavní uliční skelet, sběrné a rychlostní komunikace). Právě nyní je potřeba provést důkladné posouzení více variant, které vyhodnotí možné kombinace a výhodnost řešení a způsobu provedení jednotlivých etapových úseků, včetně variantního zohlednění aktivní dopravní politiky hlavního města Prahy, např. „doplňující opatření, zamezující jeho (průtahu) využívání (mýto, poplatky, povolení apod.).“

Navrhované tunelové řešení není součástí platného ÚPn.

Auto*Mat, o. s. ve svém vyjádření konstatuje následující:

Zklidnění Severojižní magistrály a navazujících komunikací je nejvýznamnější opatření na zklidnění dopravy příštích deseti let. Důsledné zklidnění Severojižní magistrály umožní snížení negativních vlivů automobilové dopravy v celé centrální části Prahy, a tím i zmírnění dlouhodobé zátěže na ekonomiku, zdraví a životní prostředí obyvatel.

Systém úspěšné regulace spočívá v celkové plošné regulaci motorové dopravy v širším území, nikoli v jednotlivých separovaných stavbách, která eliminují konflikt na nejkritičtějším místech sítě. Předkládaný návrh stavby zachovává dopravní kapacitu v území na srovnatelné úrovni s původním stavem a nevede ke zklidnění území.

V rozporu s cílem stavby je samostatné posuzování předloženého dílčího opatření – „přeložky“ magistrály v prostoru před muzeem. Předložený návrh nesplňuje podmínky vedoucí ke zklidnění Severojižní magistrály zejména z těchto důvodů:

Předložený návrh řeší pouze výsek celého koridoru Severojižní magistrály a je předkládán jako 1. etapa vícestupňové úpravy, není proto možné vyhodnotit adekvátně vliv jednotlivého úseku na životní prostředí.

Pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí je nutné provést komplexní posouzení dopadů na celé širší území, tj. včetně související uliční sítě, sloužící jako přivaděče.

Zklidnění dopravy v oblasti dotčené návrhem a v jejím bezprostředním okolí není při navrhované podobě prokazatelné (úprava navrhuje zavedení dvou plynule průjezdných pruhů pod povrchem oproti nulovému stavu - třem pruhům se světelně signalizačním zařízením na povrchu).

Návrh neobsahuje řešení návazných organizačních opatření, které jsou nezbytné pro naplnění záměru zklidnění dopravy v území (mýto, poplatky, povolení, apod.).

Návrh neřeší nutné posílení veřejné dopravy v území (tram Vinohrady – Václavské náměstí), které teprve povede k reálnému zklidnění motorové dopravy a zvrátí disproporci v kvalitě nabídky dopravní infrastruktury.

Návrh neřeší významné přímé pěší propojení Vinohrady - Hlavní nádraží a opakuje tak chybu stávajícího řešení.

Návrh je nutné předložit k posouzení variantě, a to minimálně s variantou, která počítá samostatně s dokončením 1. etapy a jejím přínosem pro zklidňování dopravy a variantou povrchového vedení přeložky.

K jednotlivým článkům oznámení Auto*Mat, o. s. uvádí následující:

V kapitole B.I.2 na str. 7 se uvádí: „Záměr neobsahuje tramvajové propojení Václavského náměstí s ul. Vinohradskou“.

Společně se záměrem by mělo dojít k propojení tramvajové sítě již v první etapě návrhu, jinak vzniká další disproporce v kvalitě nabídky dopravní infrastruktury pro individuální motorovou a veřejnou hromadnou dopravu. Auto*Mat, o. s. žádá, aby propojení tramvajové bylo nutnou součástí projektů, resp. podmínkou jeho realizace.

V kapitole B.I.2 na str. 7 se uvádí: „Předkládaná 1. etapa zklidnění dopravy v prostoru Národního muzea je rovněž navržena tak, že umožňuje pokračování její realizace ve 2. etapě prodloužením tunelových částí až k Nuselskému mostu.“

V kapitole B.I.4 na str. 7 a 8 se uvádí: „Realizace projektu dopravního zklidnění je navržena ve dvou etapách. Předmětem předkládaného investičního záměru je první etapa, která zahrnuje přemístění Severojižní magistrály v úseku Hlavní nádraží - ul. Mezibranská za budovu Státní opery a Národní muzeum a její zahloubení do tunelu včetně napojení na stávající dopravní systém a realizace investic vyvolaných stavbou. Cílem projektu první etapy je odstranění vazby magistrály na horní část Václavského náměstí a předprostor Národního muzea, obnovení kontinuity Vinohradské části a centrální části Prahy a dopravní zklidnění této lokality. V další etapě je snaha minimalizovat negativní dopady na kompaktní zástavbu Prahy 2, zejména podél ulic Sokolská a Legerova humanizací uličního prostoru těchto ulic prodloužením tunelu magistrály až k Nuselskému mostu. Předkládaný záměr by měl přispět ke zlepšení situace v oblasti kvality životního prostředí v centru města. Vlivem převedení dopravy z povrchu do tunelu se zmenší podíl zdrojů znečištění (tunely budou opatřeny vzduchotechnikou k odvodu zplodin a filtry k jejich čištění) se předpokládá snížení negativních účinků dopravy na obyvatelstvo jako je hluk, emise, vibrace a znečištění ovzduší.“

Jestliže se v 1. etapě téměř automaticky počítá s 2. etapou s dostavbou tunelu až k Nuselskému mostu, mělo by v rámci procesu hodnocení vlivů na životní prostředí dojít k posuzování celého úseku při variantním porovnání kombinací možností nulového stavu či dostavby jednotlivých úseku, a to včetně komplexního posouzení dopadů na celé širší území, tj. včetně související uliční sítě, sloužící jako přivaděče, namísto sledování pouze výseku samotného koridoru Severojižní magistrály, a to pouze v délce první etapy.

V kapitole B.I.5 na str. 9 se uvádí: „Kapacita průjezdu se však sníží, protože současné 3 pruhy v každém směru budou nahrazeny 2 pruhy, naopak plynulost se zvýší, neboť odpadnou semaforey na úrovni Vinohradské ulice. Průjezdná doprava bude směřována na Městský okruh od Pelc -Tyrolky přes Břevnov k Barrandovskému mostu na Jižní spojce, kde dojde ke snížení dopravy v důsledku zprovoznění silničního okruhu kolem Prahy, staveb 512 - 514.“

Zavadějící tvrzení, kapacita průjezdu (propustnost úseku pro automobilovou dopravu) se oproti stávajícímu stavu nesníží: v současnosti je propustnost úseku dána propustností světelně řízených křižovatek na Václavském náměstí a při ústí Vinohradské ulice. Zde jsou sice vždy 3 řadící pruhy (pro přímý směr jízdy), avšak s výrazným deficitem propustnosti daným délkou signálu „Stůj“ oproti mimoúrovňovému křížení bez omezení průjezdu. Novým mimoúrovňovým řešením tak kapacita průjezdu zůstane zachována, resp. se pravděpodobně ještě zvýší. To je ostatně konstatováno i v samotné studii, kde tímto vzniká rozpor: jestliže „na stávajícím průtahu Prahou po Severojižní magistrále nedojde k výraznějšímu poklesu dopravy ani po uvedení celého dopravního systému (B.II. - str. 16 - prognóza CITYPLAN

spol. s r.o.) a zároveň „plynulost se zvýší“, dochází tedy ke zvýšení kapacity průjezdu úseku oproti stávajícímu stavu, nikoliv ke snížení. Bez přijetí dalších podpůrných opatření (např. mýto) tak zůstane tato trasa atraktivnější pro tranzitní severojižní směr oproti objízdovým trasám po Městském či Pražském okruhu.

V kapitole B.I.5 na str. 9 se uvádí: „Vzhledem k jednoznačnému určení rozsahu záměru a jeho umístění v území nejsou navrhovány varianty. V dalších stupních projektové přípravy se nabízejí různé varianty možného výškového řešení v prostoru Hlavní nádraží - Státní opera, včetně navrhovaného připojení ulice Wilsonova na Severojižní magistrálu (bez připojení, s okružní křižovatkou pod magistrálou nebo opačně, stykovou úrovněovou křižovatkou světelně řízenou). Případné úpravy řešení se však nebudou z hlediska vlivů na životní prostředí lišit natolik, aby měnily celkové působení na okolí. Pro účely oznámení jsou porovnávány varianty stávajícího stavu (nulová varianta) a navrhovaný záměr (aktivní varianta).“

Určení rozsahu samotného záměru je poněkud zavádějící, pro objektivní posouzení a vyhodnocení dopadů záměru na území není přípustné posuzovat pouze jednu sledovanou variantu a nulový stav. Je nezbytně nutné též posouzení dalších variant, především nového celopovrchového řešení (bez tunelových úseků) a odlišného řešení prostorového uspořádání navazujících komunikací (i u tunelové varianty), a to včetně dopadů na širší území namísto úzkého koridoru samotné komunikace a jejího bezprostředního okolí.

Zavádějící je též samotná metodika porovnávání. Není vůbec hodnocen vliv nového zásahu v prostředí na atraktivitu trasy (resp. její zvýšení) a růst disproporce mezi nabídkou infrastruktury pro individuální motorovou a veřejnou hromadnou dopravu (v neprospěch šetrné veřejné dopravy), a tím následnému růstu dopravních výkonů automobilového provozu, a to v samotném centru Prahy na hranici Pražské památkové rezervace a památky světového kulturního dědictví UNESCO.

V kapitole B.II na str. 16 se uvádí: „Z prognózy CITYPLAN spol. s r.o. je zřejmé, že na stávajícím průtahu Prahou po Severojižní magistrále nedojde k výraznějšímu poklesu dopravy ani po uvedení celého dopravního systému (Silniční okruh kolem Prahy a Městský okruh), pokud nebudou zavedena a důsledně dodržována doplňující opatření, zamezující jeho využívání (mýto, poplatky, povolení apod.).“

Dále je z porovnání prognózy dopravy patrné, že v dotčené komunikační síti dojde po realizaci záměru k následujícím změnám: Automobilová doprava na Severojižní magistrále bude v obou směrech převedena do tunelu, tj. v důsledku toho bude eliminována automobilová doprava na Mezibranské ulici podél Čelakovského sadů mezi Žitnou a Václavským náměstím. Ulice Wilsonova mezi Václavským náměstím a ul. Politických vězňů bude sloužit jako přivaděč do tunelu od Vinohradské ulice, což znamená, že zde bude určitý provoz i nadále, avšak intenzita dopravy bude cca poloviční v porovnání se současným stavem. Ze stejného důvodu dojde k nárůstu dopravy na spojnici mezi Wilsonovou a Legerovou ulicí (prodloužení ul. Vinohradská). Dojde k celkovému zklidnění horní části Václavského náměstí. Na ostatních komunikacích ke změnám intenzit dopravy nedojde.“

V kapitole B.II na str. 23 se uvádí:

„Magistrála byla realizována v 70. letech minulého století jako provizorní řešení do dostavby základního komunikačního systému (ZÁKOS), který měl odvést dopravu mimo centrum, bohužel však nebyl nikdy realizován. Vedení magistrály v prostoru Národního muzea, Státní opery a Václavského náměstí narušilo kontinuitu tradiční vazby Vinohradské lokality na centrální část Prahy. Účelem stavby je navrátit této lokalitě v maximální míře původní integritu.“

ZÁKOS ve své původní podobě naštěstí nebyl zcela realizován, takže nedošlo k plošnému poškození mnoha cenných částí Prahy. Namísto toho byl přetransformován v částečně modifikovaný systém, nazvaný HUS (hlavní uliční skelet), který je postupně připravován, realizován a uváděn do provozu. HUS v souladu se ZÁKOSem nepočítá s dominantní funkcí Severojižní magistrály v případě dokončení většiny v něm obsažených významných komunikací, proto v něm tento koridor není zahrnut. V součinnosti s uváděním jednotlivých úseků do provozu je naopak deklarována snaha o utlumování automobilového provozu na Severojižní magistrále v centru města. Jestliže zde tedy mají být zachovány stávající intenzity automobilové dopravy i po dostavbě těchto částí HUS (které jsou vyšší než intenzity na většině komunikací této sítě), je to v rozporu s Programovým prohlášením rady a udržitelným rozvojem města. Pokud musí být projekt dimenzován a přizpůsoben na zachování, resp. zlepšení propustnosti průjezdu motorových vozidel při stávajících intenzitách automobilové dopravy, nejedná se o zklidnění dopravy, ale dlouhodobé a prakticky neodstranitelné zafixování nevhodného „provizorního“ řešení 70. let minulého století v cenném městském prostředí. Projekt zklidnění tedy musí pracovat s „aktivním“ dopravně – politickým scénářem a nižšími intenzitami automobilové dopravy, v souladu s kterými má být nové řešení navrženo. Při nižších intenzitách automobilového provozu však bude progresivní návrh zklidnění vypadat výrazně odlišně oproti předloženému řešení.

Celkové snížení (pokles) emisí a hlučnosti je relativně nízké vzhledem k nákladnosti a náročnosti zásahu. Aktivní snižování intenzit motorové dopravy v centrální části Prahy by vedlo k mnohem lepším výsledkům i při nulovém scénáři, zároveň by bylo možné hledat a realizovat mnohem účinnější a příznivější dopravně-urbanistické řešení problému Severojižní magistrály i navazujících ulic přivaděčů.

V kapitole D.1.A na str. 47 se uvádí: „Realizací záměru dojde k opětovnému propojení Vinohrad s Václavským náměstím a zatraktivnění především Vinohradské ulice, která bude i pro turisty plynule napojená na centrum. Lze tedy předpokládat mírné zatraktivnění oblasti, zvýšení využití obchodu a služeb a případné mírné zvýšení zaměstnanosti.“

Podél nové komunikace v ose Vinohradské ulice jsou chodníky odsazeny od vozovky za pásem trávníku, čímž prostředí ztrácí městský charakter a zvláště při jižním okraji komunikace se výrazně prodlužují vazby pěší dopravy zachováním trasy v ose stávajícího podchodu. Namísto extravilánového pojetí komunikace s izolační zelení je nutné utvářet městotvorný parter s chodníky doplněnými též k vozovce a včetně doplnění prvku cyklistické infrastruktury.

Především však i v novém návrhu chybí přímé pěší a cyklistické spojení mezi Vinohradskou ulicí a Hlavním nádražím, kdy již dnes i přes zákaz vstupu mnoho lidí využívá zvýšenou krajnici současné východní větve Severojižní magistrály ve směru do Holešovic, protože je tato trasa několika násobně kratší a tato trasa tak ušetří několik minut cesty. Nový návrh tuto skutečnost nejen nezohledňuje, ale vložím nové okružní mimoúrovňové křižovatky naopak podmínky pro případný pohyb pěších ještě zhoršuje.

Na str. 61 se uvádí: „Při interpretaci výsledků hodnocení vlivů na obyvatelstvo je nutno zohlednit nejistoty, kterými je vzhledem k současnému stavu poznání hodnocení zatíženo. Jedná se o nejistoty v stanovení intenzit automobilové dopravy pro výpočtový rok.“

Na str. 63 v kapitole E – Porovnání variant řešení návrhu se uvádí: Základní návrh záměru vychází z dříve zpracovaných studií (viz kap. F.2) a vzhledem k jednoznačnému určení rozsahu a umístění v území nejsou navrhovány varianty. Je však možné porovnání s variantou 0, tj. ponechání současného stavu...

...což jsou všechno záměry, vedoucí ke zlepšení stávajícího stavu území. Vlivy navrhovaného záměru na životní prostředí a zdraví obyvatel jsou převážně kladné a hledání

zásadně jiného řešení v daném území není opodstatněné. U navrženého řešení nebyly nalezeny žádné negativní vlivy, které by realizaci záměru znemožňovaly. Negativní vlivy výstavby jsou krátkodobé a jsou zcela vyváženy pozitivními vlivy trvalého působení. Vzhledem k významným pozitivním vlivům na životní prostředí v okolí Národního muzea a Státní opery lze realizaci záměru doporučit, a to v co nejkratším termínu.“

Záměry vedoucí ke zlepšení stávajícího stavu území jsou nepodložené. Je potřeba provést důkladné posouzení více variant, které vyhodnotí možné kombinace a výhodnost řešení a způsobu provedení jednotlivých etapových úseků, včetně variantního zohlednění aktivní dopravní politiky hlavního města Prahy (např. „doplňující opatření, zamezující jeho (průtahu) využívání (mýto, poplatky, povolení apod.). Vzhledem k závažnosti problému a předurčení fungování dopravy v širokém územním kontextu na desítky let dopředu není žádoucí realizovat špatné řešení „v co nejkratším termínu“, ale je naopak nutné důkladné komplexní variantní posouzení možných záměrů. Navržený záměr především zachovává vedení významné tranzitní (průjezdne) silniční dopravy centrem města. Pokud má být tato funkce Severojižní magistrály formou rychlostního průtahu zachována, je pravděpodobně nutné hledat jiné technické řešení, resp. takovéto řešení porovnat a případně vyloučit variantním posuzováním, především s ohledem na posouzení dopravní politiky (hlavního města Prahy i České republiky) a rozvoje nadřazené dopravní sítě (HUS, sběrné a rychlostní komunikace).

Závěr:

Záměr „Zklidnění SJM v prostoru u Národního muzea“ naplňuje dikci bodu 9.1, kategorie II, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění. Proto bylo dle § 7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude posuzován podle citovaného zákona.

Na základě provedeného zjišťovacího řízení dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr

„Zklidnění SJM v prostoru u Národního muzea“

b u d e p o s u z o v á n

podle citovaného zákona, neboť z předloženého oznámení, zpracovaného dle přílohy č. 3 zákona, a z obdržených vyjádření vyplývá, že záměr je umístován 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.

Ve většině vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů i veřejnosti byl uplatněn požadavek na další posuzování podle zákona, případně vysloven nesouhlas s předloženým řešením a požadováno zpracování variantního řešení.

Příslušný úřad proto požaduje zpracovat dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí podle přílohy č. 4 k citovanému zákonu (dále jen dokumentace) a při zpracování dokumentace využít všechny relevantní připomínky uplatněné k oznámení.

Z provedeného zjišťovacího řízení vyplývá, že největší důraz je nutné klást na hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší, akustickou situaci a z toho vyplývajících dopadů na veřejné zdraví.

V oznámení se uvádí, že se uvažuje realizace 2. etapy záměru prodloužením tunelových částí až k Nuselskému mostu. Dokumentaci by bylo účelné zpracovat pro všechny etapy záměru. Hodnocení je nutné provést variantně pro dílčí stavy realizace či nerealizace jednotlivých etap tak, aby bylo možné stanovit podmíněnost jednotlivých etap a optimalizovat

postup stavebních prací. Dokumentaci je třeba zpracovat tak, aby bylo zřejmé, jaké dopady bude mít realizace záměru na širší území (navazující uliční síť).

Příslušný úřad navrhuje zpracovat varianty řešení záměru. Jejich provedení by mělo být prokazatelně účelné a z technických hledisek možné. Dokumentace pak musí obsahovat přehled zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí.

Pro hodnocení vlivů je třeba vycházet z takových hodnot dopravního zatížení komunikačních sítí, které lze v jednotlivých časových horizontech předpokládat. Odhad zatížení je třeba doprovodit informacemi o způsobu jeho provedení tak, aby bylo možné stanovit reálnost odhadu.

S ohledem na počet dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků stanovuje příslušný úřad počet dokumentací pro předložení na 11 výtisků.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Magistrát hl. m. Prahy
odbor ochrany prostředí
Mariánské nám. 2
Praha 1



Ing. arch. Jan **Winkler**
ředitel odboru