

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence

Vršovická 65

100 10 Praha 10

K č.j. 40470/ENV/16

Kód záměru: MZP440

Podatel: **Spolek Zdravý Rozum**, IČ: 03949168, se sídlem Janáčkovo nábřeží 140/55, Malá Strana, 150 00 Praha 5, spolek zapsaný u Městského soudu v Praze, oddíl L, vložka 62291,

Zastoupen: Frank Bold advokáti, s. r. o., se sídlem v Brně, Údolní 33, 602 00 Brno, IČ: 28359640, ID DS: auwd5w7

Vyjádření k dokumentaci záměru „Plavební komora Praha – Staré Město“ v k. ú. Malá Strana a Smíchov podle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

Přílohy:

- Plná moc pro právního zástupce podatele

I.

Předmětem posuzování vlivů podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen „zákon EIA“) je záměr „**Plavební komora Praha – Staré Město**“ předkládaný Ředitelstvím vodních cest ČR (dále jen „ŘVC“).

Oznámení záměru podle § 6 odst. 5 zákona EIA bylo zveřejněno dne 10. 4. 2014. Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) vydalo dne 3. 6. 2014 závěr zjišťovacího řízení, ve kterém konstatuje, že záměr má významné vlivy na životní prostředí a bude dále posuzován podle zákona EIA. MŽP dospělo k závěru, že předložené oznámení v rozsahu podle přílohy č. 4 zákona EIA nelze považovat za dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí a dokument je tudíž nutné přepracovat. MŽP současně stanovilo deset oblastí, na které musí být kladen důraz, mj. jsou zmiňovány problematika hluku a emisí, konflikt s bezmotorovou dopravou, bezpečnostní rizika spojená s vyšší hustotou vodní dopravy nebo nutnost podrobnějšího architektonického rozpracování záměru.

Dne 30. 6. 2016 byla na úřední desce Magistrátu Hlavního města Prahy zveřejněna dokumentace vlivů na životní prostředí „Plavební komora Praha – Staré Město“.

Zpracovatelem předkládané dokumentace vlivů záměru na životní prostředí podle § 8 zákona EIA (dále jen „Dokumentace“) je Ing. Pavel Obrdlík (WELL Consulting, s.r.o., Ekopontis, s.r.o., březen 2016).

Podatel tímto podle § 8 odst. 3 zákona EIA v zákonem stanovené lhůtě 30 dnů, počítané ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce Magistrátu Hlavního města Prahy dne 30. 6. 2016, podává ke zveřejněnému oznámení následující **odůvodněné nesouhlasné vyjádření**.

II. Stručný popis záměru

Záměr spočívá ve vybudování nové plavební komory Praha – Staré Město (dále také „PK“) ve zdrži Staroměstského jezu. Spolu se stávající plavební komorou Praha – Mánes (zdrž výše položeného Šítkovského jezu) vytvářejí alternativní vodní cestu k plavební komoře Praha – Smíchov, která je umístěna na levém břehu Dětského ostrova a překonává najednou spád obou zmiňovaných jezů. Záměr je předkládán pouze v jediné variantě, která vzešla jako nejvýhodnější ze šesti variant zvažovaných ve vyhledávací studii.

Plánovaná PK je umístěna těsně při pravém břehu Dětského ostrova, plavební dráha bude od zdrže Staroměstského jezu oddělena dělicí zdí, která se bude napojovat na stávající dělicí zeď v dolní rejdě plavební komory Praha – Smíchov umožňující nájezd lodí ze zdrže níže položeného Helmovského jezu. Délka dotčeného úseku řeky je cca 600 m. PK překonává spád cca 0,7 – 0,94 m, návrhové parametry odpovídají stávající komoře Praha – Mánes, tj. cca 55 x 11 m s hloubkou 2,5 m. Vodní dílo je určeno pro plavbu rekreačních plavidel a menších osobních lodí (výtlak návrhového plavidla 1 236 t), větší plavidla by měla nadále využívat stávající plavební komoru Praha – Smíchov.

III. Připomínky k textu Dokumentace

1. Omezení prostoru bezmotorové dopravy

V kap. B.I.4 na str. 11 Dokumentace se uvádí, že záměrem nebude nijak omezen prostor pro bezmotorová plavidla ve zdrži Staroměstského jezu. Toto konstatování je ovšem velmi zavádějící, zvýšením počtu proplutí motorových lodí mezi plavebními komorami Praha – Mánes a plánovanou PK dochází nevyhnutelně ke snížení bezpečnosti bezmotorové plavby, jelikož ta je v současnosti běžně

provozována v uvažované plavební dráze pod Šítkovským jezem. K významnému omezení prostoru bezmotorové plavby dále dochází mezi Dětským a Střeleckým ostrovem. V Dokumentaci je rovněž uvedeno: „četnost obeplouvání ostrova osobními plavidly se nezvýší i vlivem výše uvedeného zúžení plavební dráhy“. Tento výrok není nijak doložen, není zřejmé, jakým způsobem má být reálně omezována plavba osobních lodí ve zdrži Staroměstského jezu. Přitom je obecně známo, že tento prostor je turisticky velmi atraktivní a výstavbou PK se podstatně zlepší jeho dostupnost pro vyhlídkové lodě.

Požadujeme důkladné přepracování kap. B.1.4. Musí být uváděny pouze pravdivé informace, které budou náležitě doloženy. Požadujeme dále doplnit, jakým způsobem bude regulována plavba vyhlídkových lodí kolem Střeleckého ostrova, tak aby nebyl nijak omezen provoz současné tradiční bezmotorové plavby.

2. Nedostatečné zdůvodnění potřeby nové plavební komory

Zdůvodnění potřeby nové plavební komory prezentované v kap. B.1.5 je nedostačující a nepřesvědčivé. Argumentace vychází z nedostatečně doloženého předpokladu, že kapacita stávající plavební komory Praha – Smíchov je již v současnosti vyčerpána a do budoucna nebude schopná pojmout předpokládaný nárůst objemu vodní dopravy. V první řadě je nutné konstatovat, že předpovídaný růst intenzity vodní dopravy (viz. tab. 3 na str. 14 Dokumentace) je zcela hypotetický, jelikož je podmíněn výstavbou velice nákladných vodních staveb. Tyto vodní stavby jsou sice připravovány již dlouhá desetiletí, ale současná ekonomická realita jasně ukazuje, že jejich výstavba v dohledné době je velmi nepravděpodobná. Investice s negativním důsledkem pro životní prostředí v centru města postrádá, vzhledem k nedostatečnému zdůvodnění potřeby nové plavební komory, věcný důvod. Mnohem pravděpodobnější je nulový scénář (viz. tab. 3 na str. 14 Dokumentace), který nastiňuje jen velmi pozvolný nárůst objemu dopravy po vodě a tudíž nenastává akutní potřeba výstavby nové plavební komory.

V dokumentaci je stručně představeno šest technických variant nalezených vyhledávací studií (Pöyry Environment a.s., 2009). Bohužel není představena žádná alternativní varianta založená na organizačních opatřeních. Dokumentace obsahuje pouze strohé a neodůvodněné konstatování, že „Zvýšení kapacity zdymadla pro plavební provoz nelze zabezpečit další optimalizací provozního režimu stávající plavební komory Praha – Smíchov“. Nedošlo tak ani k základnímu zvážení dalších možností, jak údajně přetížené plavební komoře Praha–Smíchov ulevit, aniž by bylo nutné iniciovat stavbu další plavební komory. Domníváme se, že takto nákladná dopravní stavba, která navíc může významně zasáhnout do památkově velmi citlivého území, musí být náležitě zdůvodněna.

Považujeme za účelné, aby pro plavební komoru Praha – Smíchov byla vypracována speciální koncepční studie, která zejména zhodnotí únosnost současné intenzity vodní dopravy na Vltavě v centru Prahy, do budoucna v tomto citlivém prostoru stanoví priority a limity vodní dopravy a rovněž důkladně vyhodnotí propustnost stávající plavební komory. Existuje řada organizačních opatření, kterými lze vodní dopravu optimalizovat, např. změnou rozložení dopravy během dne, během roku, větším využitím úseků toku mimo centrum města, lepší komunikací mezi správcem toku a provozovateli vodní dopravy nebo pevnými časy proplavování ve špičkách dne. Lze rovněž zvážit zavedení poplatků za proplavení vyhlídkových lodí, které zde tvoří absolutní většinu dopravního výkonu. Tato studie by měla být podkladem přepracované Dokumentace.

3. Nepřiměřený nárůst objemu vodní dopravy

V kap. B.1.5 dále není výslovně uvedeno, že případné vybudování PK neřeší jednu ze slabých stránek

plavební komory Praha – Smíchov, a to úzké hrdlo pod Sovovými mlýny. Přestože je zde v současnosti možný jen jednosměrný provoz, měly by se v oblasti střetávat plavební dráhy ze současné i plánované plavební komory. Tato skutečnost zásadně snižuje potenciální kapacitu dopravního řešení s paralelními plavebními dráhami.

Údaje obsažené v Dokumentaci nepodporují uváděný argument, že zprovozněním PK dojde ke snížení intenzity provozu v plavební komoře Praha – Smíchov. Za současného stavu proplaví tato plavební komora v hlavní sezóně cca 100 plavidel za den (viz obr. č. 6 na str. 16), po zprovozněním údajně „jen“ 98 (viz tab. č. 4 na str. 17). Z těchto údajů vyplývá, že zprovozněním PK se celková intenzita dopravy v zájmové území podstatně zvýší, ovšem intenzita dopravy ve stávající plavební komoře zůstane prakticky stejná.

Považujeme za vhodné, aby kap. B.I.5 pravdivě a jasně informovala nejen o údajných přínosech záměru, ale byly zmíněny i nedostatky. Mělo by být dále jasně uvedeno, že zprovozněním PK vyvolá absolutní nárůst objemu vodní dopravy, přičemž počet proplavení stávající plavební komorou zůstane prakticky stejný.

4. Chybějící informace k ekonomické výhodnosti stavby

Je zjevné, že veřejné prostředky určené k realizaci záměru budou vynaloženy k podpoře zejména soukromých aktivit provozovatelů rekreační lodní plavby. Zdůvodnění záměru financovaného ze státního rozpočtu a současně sloužícího jen úzkému spektru obyvatelstva by mělo být založeno i na ekonomických argumentech. Ze zprávy Evropského účetního dvora o vnitrozemské vodní dopravě v Evropě vyplývají výhrady k investicím do Vltavských vodních cest. Evropský účetní dvůr vytýká České republice, že formálně záměry definuje jako projekty vnitrozemské vodní dopravy, přičemž ve skutečnosti cílí na rozvoj cestovního ruchu.¹ Tyto projekty mají dle Evropského účetního dvora pouze regionální význam a nejsou tak součástí evropské dopravní sítě TEN-T. Tuto výhradu lze podle našeho názoru směřovat i k záměru výstavby PK.

Podkladem Dokumentace by tudíž měla být i ekonomická studie, která podle existujících standardizovaných metodik provede vyhodnocení ekonomické efektivity stavby.

5. Chybějící informace k organizaci plavby v prostoru PK

Kap. B.I.6 neobsahuje dostatečné informace o organizaci plavby v prostoru PK. Není tudíž zřejmé, kolik osobních lodí (zmiňované typy BIFA, Maďarka) plavební komora najednou pojme, jaká je kapacita plánovaného horního stání, kde přesně bude umístěno dolní stání (v textu zmiňováno, ovšem v příložených mapách není znázorněno). **Tyto informace, důležité pro posouzení vlivů záměru a odhad skutečné kapacity plavební komory, je nutné doplnit do Dokumentace.**

6. Stavební práce v prostoru Dětského ostrova

V textu Dokumentace (kap. B.I.6, B.II.4) není jasně specifikováno, jaký způsobem bude v období výstavby využíván prostor Dětského ostrova. Je nutné především popsat plánované dočasné zábrory pro zařízení staveniště a skládky materiálu a rovněž určit podíl dopravy materiálu přes Dětský ostrov. V

¹ *Evropský účetní dvůr*. Zvláštní zpráva. Vnitrozemská vodní doprava v Evropě: od roku 2001 se významně nezvýšil podíl tohoto způsobu dopravy ani se nezlepšila splavnost. 2015. Dostupné z:

http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/documents/cont/dv/sr15_01_/sr15_01_cs.pdf.

textu se sice uvádí, že většina stavebního materiálu bude přepravena po vodě, ale konkrétní údaj není obsažen. Dále v Dokumentaci prakticky chybí alespoň hrubý popis jednotlivých fází výstavby plavební komory. Je třeba si uvědomit, že se jedná o vodní dílo realizované v citlivém vodním ekosystému a zejména zakládání stavby může způsobit negativní ovlivnění životního prostředí. **Tyto informace je nutné do Dokumentace doplnit, jelikož jsou podstatné pro vyhodnocení vlivů záměru.**

Pro úplnost dodáváme, že stavební činnost v prostoru Dětské ostrova je rovněž v přímém rozporu se zamýšleným záměrem revitalizace území do podoby rekreační lokality pro rodiny s dětmi.

7. Omezení provozu plavební komory Praha-Smíchov

V kap. B.I.6 (str. 32) se uvádí, že výstavbou PK nebude nijak omezen provoz v plavební komoře Praha-Smíchov. **Tuto informaci je ovšem nutné rozvést. Jelikož dojde k bourání části dělicí zdi mezi zdrží Staroměstského jezu a dolní rejdý smíchovské komory, ke krátkodobému omezení lodní dopravy patrně dojde.**

8. V textu Dokumentace (např. kap. B.I.4, B.III.5, D.I.1) není nijak komentován vážný konflikt záměru s dlouho připravovanou komplexní revitalizací Dětského ostrova. Jednak dochází k narušení tradiční klidové zóny (přivedení lodní dopravy i k druhému břehu ostrova), jednak bude narušen pozitivní estetický dojem z přímého kontaktu s řekou. Záměr jde navíc proti obecnému trendu začleňovat říční břehy ve městech do veřejného prostoru, např. ožíváním náplavek, budováním odpočinkových mol atd. **Je nutné, aby Dokumentace zohlednila i tento důsledek.**

IV. Připomínky k přílohám Dokumentace

Vizualizace záměru (příloha č. 4 Dokumentace)

9. Vizualizace (příloha 4 Dokumentace) má za úkol modelovat vizuální působení záměru na své okolí. Plavební komora je účelovou stavbou vodní dopravní cesty a svůj význam má pouze ve spojení s vodní dopravou. Není tudíž zřejmé, proč nejsou do vizualizace (alespoň variantně) zahrnuta též plavidla, a to jednak přímo v PK, jednak na horním čekacím stání. Velké osobní lodě v současnosti při pravém břehu Dětského ostrova pravidelně neproplouvají, tudíž se jedná o nový cizorodý prvek, který musí být ve vizualizaci zohledněn. **Požadujeme variantní doplnění osobních lodí do vizualizací (v plavební komoře, na horním čekacím stání a též na spojnici mezi PK a komorou Praha – Mánes.).**

10. Podkladové fotografie pro vizualizace byly zjevně pořízeny v mimovegetačním období za poměrně vysokého stavu vodní hladiny (patrně např. na opěrné zdi Dětského ostrova). Není zřejmé, zda se tak stalo záměrně. Nicméně konstrukční prvky plánované PK budou hmotově výrazněji působit za nízkých stavů řeky. **Považujeme tudíž za vhodné, aby byly vizualizace promítnuty rovněž do fotografií pořízených v době nízkých letních průtoků.**

Aktualizace přírodovědných průzkumů (příloha č. 5 Dokumentace)

11. Přírodovědný průzkum a jeho aktualizace (příloha 5 Dokumentace) jsou provedeny v rozsahu a podrobnosti odpovídající charakteru záměru. Dokument je ovšem zatížen významnými formálními vadami. V úvodu jsou sice uvedeny osoby spolupracující na průzkumu, chybí ovšem informace k jejím odbornostem. Není tak zřejmé, kdo se podílel na jednotlivých dílčích průzkumech.

Zejména u zoologických průzkumů je rovněž důležité alespoň stručně popsat metodiku sběru údajů, případně uvést odkaz na příslušnou použitou metodiku. Konkrétně je nutné doplnit popis sběru dat u vodních bezobratlých živočichů. U ryb se dále citují údaje z rybářských úlovků. Není ovšem zřejmé, o jaké úlovky se jedná, z jaké oblasti, za jaké období atd. **Výše uvedené nedostatky významně snižují věrohodnost celého průzkumu, a tudíž je nutné trvat na jejich odstranění.**

12. Záměrem může být reálně dotčen biotop velevruba malířského, který je vyhláškou Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb., řazen do kategorie kriticky ohrožených druhů. Proto by měl být v průzkumu na tento druh být kladen náležitý důraz. Co do výskytu velevruba malířského je však dokumentace vnitřně rozporná. Z Přírodovědného průzkumu jasně nevyplývá, zda se v zájmovém území velevrub skutečně vyskytuje, či je výskyt jen předpokládán, a dále přibližně kolik jedinců může být záměrem reálně dotčeno, tj. jaká je početnost druhu v místě záměru. V části 1.3 Přírodovědného průzkumu je tento druh zařazen mezi druhy nalezené při průzkumu Vltavy u Dětského ostrova, zatímco v části 1.5 je jeho výskyt označen za „*prokázaný či vysoce pravděpodobný.*“ **Chybějící informace je nutné doplnit, jelikož jsou zásadní pro posouzení vlivů záměru na tento zvláště chráněný organismus.**

Modelové hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 6 Dokumentace)

13. Pro stanovení současné imisní zátěže jsou použity podklady (emisní sestavy) ze studie „Vyhodnocení vlivů Konceptu Územního plánu hlavního města Prahy na kvalitu ovzduší“ (Ateliér ekologických modelů 2011). Není ovšem výslovně uvedeno, k jakému výpočtovému roku se výstupy vztahují. Pokud jsou data o lodní dopravě vztažena údajně k r. 2020, měl by tzv. výchozí stav reprezentovat stejný rok. **Pro výpočet imisních příspěvků záměru sice není stanovení tzv. imisního pozadí důležité, ovšem z metodického hlediska je nutné k prezentovaným výstupům vždy uvádět kompletní informace - v tomto ohledu je nutné Dokumentaci upřesnit.**

14. Základními vstupními parametry rozptylové dopravní studie jsou počty a druhy plavidel a dále jejich emise v závislosti na ujeté vzdálenosti či době setrvání v zájmovém prostoru. Intenzity lodní dopravy udává tab. 2 na str. 8 Modelového hodnocení kvality ovzduší. Uváděné počty ovšem nejsou v souladu s intenzitami lodní dopravy prezentovanými v textu Dokumentace pro modelový rok 2020 (viz tab. 2 a 3 na str. 14–15 Dokumentace). Dále je zřejmé, že uvažované počty plavidel nepředstavují maximální možné využití obou plavebních komor ve smyslu podmínky č. 6 ze závěru zjišťovacího řízení pro řešený záměr. **Lze konstatovat, že výstupy rozptylové studie jsou nevěrohodné, jelikož existují vážné pochybnosti o použití správných počtů plavidel. Dále upozorňujeme, že s velkou pravděpodobností není splněna podmínka č. 6 ze závěrů zjišťovacího řízení. Tyto závažné nedostatky v Dokumentaci je nutné odstranit.**

15. Emise z lodní dopravy vstupující do výpočtu rozptylové studie jsou odvozeny od hodinové spotřeby pohonných hmot jednotlivých druhů plavidel. Délka čekání plavidel na proplavení byla převzata z blíže nespecifikované bilance za rok 2011. Dále se bez potřebných souvislostí uvádí, že v „měsících s překročením měsíční kapacity proplouvalo komorou 37 % z celkového počtu plavidel“. Zcela opomenuto je pravděpodobné zvýšení lodního provozu v atraktivním prostoru zdrže Staroměstského jezu.

Hygienická stanice hl. města Prahy již ve vyjádření k oznámení záměru Plavební komora Praha – Staré Město ze dne 29. 4. 2014 označila koncentrace některých znečišťujících látek v ovzduší v posuzované lokalitě za nadlimitní. I vzhledem k tomuto zjištění je nutné provést přesné a důkladné posouzení vlivů záměru na ovzduší v předmětné lokalitě. **Záměr je akceptovatelný jen za podmínky, že realizací stavby plavební komory nedojde ke zvýšení koncentrace znečišťujících látek v ovzduší v posuzované lokalitě.**

Je zřejmé, že údaje o pohybu lodí v zájmovém území jsou založeny na odhadech. Pro upřesnění vstupních dat je potřebné použít veškeré relevantní zdroje, např. údaje provozovatelů lodní dopravy. Je nutné uvést citace všech použitých zdrojů (zejména tzv. bilance za rok 2011). Dále je nutné zohlednit pravděpodobný nárůst motorové lodní dopravy ve zdrži Staroměstského jezu. Ve smyslu uvedených připomínek požadujeme přepracování rozptylové studie.

16. Hodinová spotřeba pohonných hmot je udávána na 20 l/h pro osobní a 50 l/h pro nákladní lodě. Není zřejmé, jak byly tyto hodnoty odvozeny. **Jelikož se jedná o zcela zásadní vstupní parametr rozptylové studie, je nutné použití těchto hodnot řádně zdůvodnit.**

Akustická studie (příloha č. 7 Dokumentace)

17. Zásadní připomínky ke vstupním datům akustické studie jsou z větší části shodné s připomínkami výše komentované rozptylové studie. Počty plavidel proplouvajících zájmovým územím jsou prezentovány v tab. 1 a 2 na str. 6 akustické studie. Není ovšem uvedeno, k jakým rokům se hodnoty vztahují. Rovněž není zřejmé, zda je splněna podmínka č. 6 ze závěru zjišťovacího řízení pro řešený záměr, tj. zda jsou studií modelovány vlivy spojené s maximálním možným využitím obou paralelních plavebních komor. **Do textu akustické studie je nutné doplnit informaci, ke kterým rokům se vztahují prezentované počty plavidel, a dále zajistit splnění podmínky č. 6 ze závěru zjišťovacího řízení.**

18. Z hlukové studie přímo nevyplývá, zda byly do akustických parametrů plavidel zahrnuty též jiné zdroje hluku, např. z hudebních produkcí na palubách lodí. **Tuto skutečnost je nutné v akustické studii též zohlednit, resp. provést analýzu, zda takové zdroje hluku mohou být významné, jakého počtu lodí se týkají, v jaké denní době atd.**

19. Z textu akustické studie není zřejmé, zda byl náležitě zohledněn pravděpodobný nárůst motorové lodní dopravy ve zdrži Staroměstského jezu. Tento prostor by se po zprovoznění PK stal dostupnějším pro vyhlídkové lodě kotvící převážně ve zdrži Helmovského jezu. **Tuto skutečnost je**

nutné v akustické studii náležitě zohlednit, uvést odhady budoucích pohybů lodí ve zdrži Staroměstského jezu, nebo jednoznačně prokázat, že zprovozněním PK k nárůstu lodní dopravy nedojde (mimo přímé trasy mezi PK a komorou Praha – Mánes).

20. Hluk ze silniční a tramvajové dopravy byl modelován k roku 2020. Z akustické studie ovšem nevyplývá, zda se uváděné intenzity lodní dopravy vztahují k témuž roku. Hodnoty prezentované v tab. 1 studie nejsou v souladu s intenzitami lodní dopravy uváděnými v textu Dokumentace pro modelový rok 2020 (viz tab. 2 a 3 na str. 14–15 Dokumentace). **Uvedené nejasnosti je nutné v textu akustické studie řádně vysvětlit.**

Hygienická stanice hl. města Prahy již ve vyjádření k oznámení záměru Plavební komora Praha – Staré Město ze dne 29. 4. 2014 uvedla, že posuzovaná lokalita je „*již v současné době zatížena nadlimitním hlukem z automobilové a tramvajové dopravy.*“ I vzhledem k tomuto zjištění je nutné **provést přesné a důkladné posouzení hlukové zátěže způsobené realizací záměru. Záměr je akceptovatelný jen za podmínky, že jeho realizací nedojde ke zhoršení současné hlukové zátěže.**

Vlivy na krajinný ráz (příloha č. 9 Dokumentace)

21. V kap. 1.1.4 autoři studie vlivu na krajinný ráz deklarují, že se nebudou zabývat dalšími aspekty posuzovaného záměru, tj. nebudou brát v úvahu lodní dopravu, jelikož by to údajně vybočovalo z rámce zákona. Tato výchozí podmínka má ovšem podle našeho názoru zásadní vliv na závěry předmětného hodnocení. Jak již bylo konstatováno výše v textu tohoto vyjádření, lodní doprava je nedělitelná od účelových vodních staveb na vodní cestě. A zatímco zahrnutí rychle jedoucích vozidel na silničních a železničních komunikacích není pro posouzení vlivu na krajinný ráz podstatné, pomalu plující a hmotově dominantní vyhlídkové lodě nepochybně vnímání unikátní krajinné scény Pražské kotliny ovlivňují.

Záměr je situován do oblasti pražské památkové rezervace zapsané na seznamu kulturního dědictví UNESCO. Z toho vyplývá potřeba ochrany její pohledové celistvosti. Z nařízení vlády č. 66/1971 Sb., o památkové rezervaci v hl. městě Praze, vyplývá, že při nových výstavbách je nutno dbát architektonických vztahů ke kulturním památkám a jejich souborům, navazovat na jejich objemovou a prostorovou skladbu i prostředí a dotvářet jejich celky přiměřenými prostředky současné architektonické tvorby. Tyto okolnosti vyžadují důsledné a citlivé architektonické řešení komory.

V textu studie je vícekrát opakován fenomén širokého toku, který dodává vnitřní Praze vzdušnost a přehlednost, navíc umožňuje průhledy kotlinou na všechny strany a vnímání i vzdálených dominant (viz kap. 3.3.3.1–3). Je s podivem, že vyhlídkové lodě chybí na všech ilustračních pohledech (viz obr. 3.3.3–8). Ovšem rušivé vlivy automobilové a tramvajové dopravy jsou zmiňovány v kap. 3.3.4.1. (vodní doprava je opomenuta).

Dílí vlivy záměru na estetické hodnoty krajiny, harmonické měřítko a vztahy jsou vyhodnocovány v kap. 4.1.6. Díky opomenutí související vodní dopravy jsou vlivy záměru chybně popisovány jako nulové. V kap. 4.2 je dodatečně prováděno posouzení vlivu PK z významných referenčních bodů. Podkladem pro hodnocení jsou vizualizace záměru do fotografií. Zde platí již výše uváděné výhrady, tj. do vizualizací je nutné doplnit vyhlídkové lodě a podkladové fotografie by měly zachycovat nízké letní průtoky řeky.

Studie vlivu na krajinný ráz má vysokou odbornou úroveň. Nicméně díky chybně zvoleným

vstupním parametrům záměru nelze závěry studie akceptovat. Vodní stavby podle našeho názoru nelze oddělovat od přímo související vodní dopravy. Záměr vyvolá podstatné zvýšení intenzity lodní dopravy ve zdrži Staroměstského jezu, což nepochybně ovlivní estetické hodnoty krajinného rázu a tato skutečnost nebyla v předmětné studii vůbec řešena. Studii je nutné přepracovat a vliv lodní dopravy na krajinný ráz řádně vyhodnotit.

Vypořádání připomínek (příloha č. 11 Dokumentace)

22. Požadavek č. 6 ze závěru zjišťovacího řízení týkající se vyhodnocení vlivů z teoretického maximálního využití plavebních komor **není splněn**. Vlivy jsou sice vyhodnoceny pro určité hypotetické varianty vývoje intenzit lodní dopravy, nejedná se ovšem o využití maximální kapacity paralelních plavebních komor (PK a komory Praha – Smíchov). Nelze souhlasit s tvrzením, že vybudování kontinuální a celoročně splavné vodní cesty na Vltavě a Labi automaticky vyvolá maximální možné využívání vodní cesty v centru Prahy. Tato vodní cesta slouží především pro krátké vyhlídkové plavby realizované výhradně v centru Prahy, případně v blízkém okolí. **Z uvedených důvodů se lze domnívat, že budoucí vlivy spojené se záměrem mohly být významně podceněny. Tudíž je nutné trvat na striktním splnění podmínky a celou dokumentaci včetně relevantních příloh přepracovat.**

23. Požadavek č. 7 ze závěru zjišťovacího řízení týkající se možných konfliktů motorové a bezmotorové lodní dopravy **není dostatečně splněn**. Stávající prostor využívaný pro bezmotorovou plavbu bude záměrem významně ovlivněn, jednak vznikne zcela nová plavební dráha mezi PK a komorou Praha – Mánes, jednak s velkou pravděpodobností vrostle intenzita motorové plavby ve zdrži Staroměstského jezu (podél břehů Střeleckého ostrova). Není zřejmé, z čeho autoři Dokumentace dovozují, že „*četnost obeplování ostrova osobními plavidly se nezvýší*“. **Fakticky není požadavek č. 7 splněn, v současnosti patrně neexistují žádná omezení regulující pohyb motorových lodí ve zdrži Staroměstského jezu. Záměr jednoznačně vyvolá nové konflikty s bezmotorovou dopravou.**

24. Požadavek č. 8 ze závěru zjišťovacího řízení týkající se mj. bezpečnosti provozu lodní dopravy pod Staroměstským jezem **není dostatečně splněn**. Celková kapacita proplavení by sice vybudováním PK vzrostla, současně ovšem mají růst celkové objemy lodní dopravy. Záměr neřeší úzké hrdlo v dolní rejdě pod Sovovými mlýny. Není tudíž pravdivá uváděná informace, že "*bude umožněn téměř trvalý vjezd z dolní vody do některé z plavebních komor*". Toto místo umožňuje pouze jednosměrnou plavbu větších vyhlídkových lodí, a tudíž se zde do budoucna situace ještě zhorší. Není významná pouze celková kapacita proplavení, důležitý je rovněž počet čekacích stání, který se v dolní vodě po realizaci záměru nezvýší. **Uváděné informace jsou velmi obecné a nedávají dostatečné záruky pro bezpečný provoz lodí. Bezpečnosti lodního provozu v zájmovém prostoru a organizaci lodní dopravy obecně je v Dokumentaci věnován jen velmi omezený prostor. V tomto smyslu je nutné text Dokumentace dopracovat.**

25. Závažné věcné připomínky k záměru vznášejí zejména Městská část Praha 1, konstatuje mj. nedostatečné zdůvodnění záměru, požaduje chránit prostor mezi Střeleckým a Slovanským ostrovem

před motorovou lodní dopravou či upozorňuje na bezpečnostní rizika plynoucí ze zvýšené intenzity lodní dopravy. Připomínky MČ Praha 1 byly z větší části převzaty do závěrů zjišťovacího řízení. **Jak je naznačeno výše, rovněž připomínky MČ Praha 1 nebyly z větší části náležitě vypořádány, a tudíž nedošlo ke splnění požadavku č. 10 ze závěru zjišťovacího řízení.**

V. Závěrečné shrnutí

Na základě dostupných informací konstatujeme, že potřebnost hodnoceného záměru není dostatečně zdůvodněna. **Vltava v centru Prahy neplní pouze dopravní funkci. Ve veřejném zájmu rozhodně nemůže být zajištění maximální kapacity vodní cesty v tomto historicky, architektonicky a esteticky mimořádně cenném území.** Domníváme se, že záměr ve spojení se související lodní dopravou má významný negativní vliv na krajinný ráz, povede ke zvýšení intenzity lodní motorové dopravy nad únosnou míru, negativně ovlivní plánovanou revitalizaci Dětského ostrova a navíc zhorší již dnes nevyhovující hlukovou a imisní situaci v centru Prahy.

S ohledem na vše výše uvedené požadujeme, aby MŽP podle § 8 odst. 5 zákona EIA vrátilo oznamovateli tuto dokumentaci k přepracování a doplnění ve smyslu tohoto vyjádření.

V Brně dne 28. 7. 2016

Spolek Zdravý Rozum