

P O S U D E K

o vlivech záměru

„Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“

na životní prostředí

podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů
(zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů

Datum zpracování posudku: 22. října 2014

Zpracovatel posudku: Ing. Václav Obluk

Morseova 245
109 00 Praha 10 - Petrovice

Korespondenční adresa:

Lékořicová 166
104 00 Praha 10 - Křeslice

telefon 604 825 980

e-mail: vaclav.obluk@volny.cz

Osvědčení odborné způsobilosti: č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98 ze dne 16. 12. 1998,
resp. autorizace, prodloužená rozhodnutím MŽP
č.j.: 50209/ENV/11 ze dne 29. 6. 2011

Prohlášení zpracovatele posudku

Posudek o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí (dále jen „posudek“) jsem zpracoval jako držitel osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98 vydaného dne 16. 12. 1998 Ministerstvem životního prostředí v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, resp. jako držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“), ve smyslu § 24 odst. 1 citovaného zákona, která byla prodloužena rozhodnutím MŽP č.j.: 50209/ENV/11 ze dne 29. 6. 2011, podle požadavků vyplývajících z § 9 citovaného zákona.



Ing. Václav Obluk

OBSAH

	strana
ÚVOD	4
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	5
1. Název záměru	
2. Kapacita (rozsah) záměru	
3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)	
4. Obchodní firma oznamovatele	
5. IČ oznamovatele	
6. Sídlo (bydliště) oznamovatele	
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE	6
1. Úplnost dokumentace	6
2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení	7
3. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí	29
4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice	29
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	30
IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	30
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI	31
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	124
VII. NÁVRH STANOVISKA	125
PODKLADY VYUŽITÉ PRO ZPRACOVÁNÍ POSUDKU	138

ÚVOD

Posuzovaný záměr společnosti Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ představuje výstavbu nové dvoukolejné tramvajové trati o délce cca 2 100 m a rekonstrukci tramvajové trati o délce cca 270 m. Nová tramvajová trať začíná v ulici Evropská za vjezdovou výhybkou do smyčky Divoká Šárka, pokračuje ulicí Vlastina a dále podél ulice Drnovská a končí jednokolejným obracištěm s jednou předjízdou kolejí u křižovatky ulic Drnovská a Dědinská. Rekonstrukce tramvajové trati v ulici Evropská začíná od křižovatky ulic Evropská a Za Vokovickou vozovnou a končí za vjezdovou výhybkou do smyčky Divoká Šárka. Součástí záměru je i realizace související infrastruktury.

Na trati je navrženo pět párů zastávek s pracovními názvy Divoká Šárka, Vlastina, Sídliště Na Dědině, Ciolkovského a Dědinská. Délka zastávek Divoká Šárka a Dědinská je 67 m, délka ostatních zastávek je 35 m.

Záměr tramvajové trati je z hlediska umístění trati předložen jako invariantní s tím, že řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je navrženo ve dvou variantách.

Výstavba tramvajové trati je plánována k zahájení v dubnu 2015 a k ukončení v prosinci 2016.

Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví spojené s předloženým záměrem jsou předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., jehož součástí je kromě jiného i oznámení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ (dále jen „oznámení záměru“), dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) a tento posudek.

Jedním z nezbytných podkladů pro následná řízení, ve kterých se bude rozhodovat o povolení předmětného záměru, je i stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) podle přílohy č. 6 k zákonu č. 100/2001 Sb.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Název záměru

Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská

2. Kapacita (rozsah) záměru

Výstavba nové dvoukolejné tramvajové trati o délce cca 2 100 m (od km 5,200 do km 7,070, kde bude navazovat nová tramvajová smyčka) a rekonstrukce tramvajové trati o délce cca 270 m (od km 4,934 do km 5,200).

Nová tramvajová trať začíná v ulici Evropská za vjezdovou výhybkou do smyčky Divoká Šárka, pokračuje ulicí Vlastina a dále podél ulice Drnovská a končí jednokolejným obracištěm s jednou předjízdou kolejí u křižovatky ulic Drnovská a Dědinská.

Rekonstrukce tramvajové trati v ulici Evropská začíná od křižovatky ulic Evropská a Za Vokovickou vozovnou a končí za vjezdovou výhybkou do smyčky Divoká Šárka. Součástí záměru je i realizace související infrastruktury.

Na trati je pět párů zastávek s pracovními názvy Divoká Šárka, Vlastina, Sídliště Na Dědině, Ciolkovského a Dědinská. Délka zastávek Divoká Šárka a Dědinská je 67 m, délka ostatních zastávek je 35 m.

3. Umístění záměru

kraj: Hlavní město Praha
obec: Hlavní město Praha
městská část: Praha 6
katastrální území: Ruzyně, Liboc, Veveslavín, Vokovice

4. Obchodní firma oznamovatele

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

5. IČ oznamovatele

00005886

6. Sídlo oznamovatele

Sokolovská 217/42
190 22 Praha 9

II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE

1. Úplnost dokumentace

Dokumentace je zpracována v členění podle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. a z tohoto pohledu odpovídá požadavkům cit. zákona. Součástí dokumentace je i vypořádání připomínek k oznámení záměru obdržených v rámci zjišťovacího řízení.

Rozsah dokumentace je vzhledem k charakteru záměru, jeho umístění a s ohledem na vyžádané podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku podle § 9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. dostačující k možnosti posoudit vlivy předloženého záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a ukončit posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. Obsah dokumentace je vyvážený, podrobnosti jsou soustředěny do rozsáhlé přílohové části dokumentace.

Zvýšená pozornost byla s ohledem na potenciální vlivy záměru věnována zejména vlivům z vyvolané dopravy, a to jak z hlediska hlukové zátěže, tak i z hlediska znečištění ovzduší. Predikce vlivů při provozu tramvajové trati na životní prostředí je v dokumentaci řešena s využitím standardních matematických modelů a metodik (v přílohové části dokumentace jsou k dispozici akustické studie a modelové hodnocení kvality ovzduší, které jsou založeny na dopravně inženýrských podkladech Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy). Tyto studie byly podkladem pro vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví provedené s využitím standardních metodických postupů. Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les (v přílohové části dokumentace je k dispozici dendrologický průzkum včetně sadových úprav). Dokumentace odpovídá zásadním požadavkům správné praxe hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a z hlediska kvality ji lze hodnotit jako standardní.

Dokumentace obsahuje i některé dílčí nepřesnosti v údajích. Prakticky se však jedná o nedopatření, která jsou komentována v dalších částech tohoto posudku a která nemohla v žádném případě ovlivnit celkový výsledek hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v dokumentaci.

Podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku, které byly vyžádány podle § 9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., neměly vliv na celkový výsledek hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v dokumentaci a sloužily především pro formulování podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví zahrnutých do návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Záležitosti, které byly předmětem vyjádření obdržených k dokumentaci a které se týkaly vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví souvisejících s posuzovaným záměrem, jsou standardně řešitelné v rámci další přípravy záměru pro následná řízení k povolení záměru, a to i na základě požadavků rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., které jsou formulovány v rámci návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, jako podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

V souvislosti s obdržnými vyjádřeními k dokumentaci se dále uvádí, že značná část připomínek ve vyjádřeních se týkala čistě dopravně technické problematiky, tedy záležitostí, které vybočují z rámce posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., a které proto musí být předmětem hodnocení v rámci příslušných následných řízení, ve kterých se bude rozhodovat o povolení předmětného záměru (dopravně technické záležitosti jsou v posudku komentovány pouze v případech, kdy mají přímý vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, popřípadě v případech, kdy se navrhuje opatření v rámci další přípravy záměru).

Poznámka: Náplň příslušných částí dokumentace je komentována v následujících částech tohoto posudku.

Shrnutí posouzení zpracovatele posudku

Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

Úplnost dokumentace ve vztahu k vlivům záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí a veřejné zdraví je v dané etapě přípravy záměru dostačující k možnosti posoudit vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, formulovat návrh stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, a ukončit posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci včetně použitých metod hodnocení

ČÁST B dokumentace **ÚDAJE O ZÁMĚRU**

B.I. Základní údaje

Kromě příslušných identifikačních údajů týkajících se posuzovaného záměru, včetně možnosti kumulace s jinými záměry, zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění a přehledu zvažovaných variant, je uveden popis technického a technologického řešení záměru a výčet dotčených územních samosprávných celků a navazujících rozhodnutí.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou zásadní připomínky. Údaje o záměru jsou s ohledem na přílohovou část dokumentace dostačující pro vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Pokud jde o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území v důsledku realizace záměru, které je vyčísleno na 84 parkovacích stání (viz str. 32 dokumentace), ve vztahu k vyjádřením obdržným k dokumentaci se na základě vyžádaných údajů uvádí, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Proto může docházet k rozdílům ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání. Z věcného hlediska je však zásadní, aby v zájmovém území byl deficit parkovacích stání řešen, a to nejen ve vztahu k realizaci posuzovaného záměru výstavby tramvajové trati. Z tohoto hlediska se jako

optimální jeví řešit deficit parkovacích stání výstavbou parkoviště (např. parkovacího domu, montované nadstavby nad stávajícími parkovacími plochami), jehož kapacita bude stanovena ve vazbě na celkové potřeby zájmového území s tím, že tato stavba bude realizována jako samostatná investice (aby se ve vztahu k plánovanému využití financování z evropských fondů nezvýšily náklady na výstavbu tramvajové trati) a že bude časově koordinována s výstavbou tramvajové trati tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území (investora stavby parkoviště určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy). Relevantní opatření týkající se řešení deficitu parkovacích stání v zájmovém území je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry, která byla i předmětem vyjádření obdržných k dokumentaci, se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválena dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).

Pokud se jedná o navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina (viz varianty 1 a 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích), které bylo rovněž předmětem vyjádření obdržných k dokumentaci, na základě vyžádaných údajů se uvádí, že toto řešení bylo zvoleno

vzhledem k prostorovým podmínkám neumožňujícím zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánů, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina umožní zjednodušení dopravních vazeb a zklidnění dopravy v okolí ulice Vlastina. Důsledkem tohoto řešení je pak přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je právě rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru, která byla rovněž předmětem vyjádření obdržných k dokumentaci, je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Pokud se jedná o vztah záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ k Územnímu plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, podle vyjádření příslušného stavebního úřadu, odboru výstavby Úřadu městské části Praha 6, které je součástí

přílohou části dokumentace, je záměr v souladu s platným územním plánem. V této souvislosti se dále uvádí, že pokud však jde obecně o vztah záměru k územnímu plánu, resp. o soulad s územním plánem, je třeba zopakovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Rozhodnutí o povolení záměru je vydáváno až na základě následných řízení k povolení záměru, ve kterých se kromě jiných hledisek posuzuje i soulad záměru s příslušným územním plánem. Z věcného hlediska posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví totiž nemůže samotný soulad či nesoulad záměru s příslušnou územně plánovací dokumentací ovlivnit velikost a významnost vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, které se v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. vyhodnocují.

V této části dokumentace se vyskytuje dílčí nepřesnost v údajích v Tab. B.6 na str. 38 dokumentace - u zrychleného autobusu je uvedena nesprávná hodnota cestovní doby 28 minut, správně je 26 minut (úspora 1 minuta bude pro cestující z letiště, pro cestující z lokality Dědina bude úspora 3 - 4 minuty uvedená na str. 40 dokumentace, protože zrychlený autobus je veden po ulici Evropská a lokalitu Dědina primárně neobsluhuje). Je zřejmé, že se jedná o nedopatření, které v žádném případě nemohlo ovlivnit výsledek hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v dokumentaci.

B.II. Údaje o vstupech

B.II.1. Zábor půdy

Realizací záměru dojde k záboru pozemků ze zemědělského půdního fondu (dočasný zábor je vyčíslen ve variantě 1 i 2 na 36 986 m², trvalý zábor je vyčíslen ve variantě 1 i 2 na 13 646 m²).

Pozemky určené k plnění funkcí lesa nebudou stavbou dotčeny (záměr se však v místě rekonstrukce tramvajové smyčky Divoká Šárka přibližuje k lesu na vzdálenost do 50 m).

B.II.2. Voda

Fáze výstavby

Voda bude využívána jednak pro potřeby zaměstnanců, jednak pro vlhčení betonu, zkrápení komunikací při zvýšení prašnosti a podobně.

Předpokládaná potřeba pitné vody u zařízení stavenišť je vyčíslena na celkem na 34,2 m³/den (zařízení stanoviště budou napojena na veřejné vodovodní řady).

Fáze provozu

Voda bude používána pouze v sociálním zařízení na smyčce Dědinská. Předpokládaná potřeba vody je vyčíslena na 2,6 m³/den (sociální zařízení bude napojeno na veřejný vodovodní řad).

B.II.3. Elektrická energie

Fáze výstavby

Požadovaný příkon pro zařízení stavenišť bude dosahovat celkem 600 kW.

Fáze provozu

Spotřeba elektrické energie je vyčíslena pro tramvajovou trať na 1,1 GWh/rok, pro sociální zázemí smyčky Dědinská na 4,7 MWh/rok a pro osvětlení zastávek na 25 MWh/rok.

B.II.4. Vytápění

Vytápění měřirny Dědinská i sociálního zařízení na smyčce Dědinská je navrženo elektrickými přímotopnými podlahovými kabely.

B.II.5. Ostatní surovinové zdroje

Fáze výstavby

V dokumentaci jsou podrobně uvedeny materiály a vybavení pro realizaci záměru.

Fáze provozu

Záměr nebude vyžadovat zvláštní nároky na surovinové zdroje, vyjma běžné údržby tramvajové trati.

B.II.6. Nároky na dopravu a dopravní infrastrukturu

Fáze výstavby

V dokumentaci jsou uvedeny předpokládané zásobovací trasy (přesuny materiálů). Dopravní opatření budou realizována za účelem minimalizace dopravních komplikací, upřesněna budou v další fázi projektové dokumentace.

Dopravní zátěž staveništní dopravou se bude lišit v závislosti na etapě výstavby (celkem 37 automobilů v 0. etapě, 67 automobilů v 1. etapě a 48 automobilů ve 2. etapě).

Fáze provozu

V dokumentaci je podrobně komentována organizace dopravy, včetně řešení ve variantě 1 a 2. Dále jsou uvedeny dopravní intenzity vozidel (celkem, z toho pomalá vozidla) na vybraných komunikacích (v příslušných časových horizontech a variantách), intenzity provozu tramvají po realizaci záměru a intenzity provozu autobusů MHD po realizaci záměru.

V souvislosti s prodloužením tramvajové trati budou zrušena parkovací stání v ulici Vlastina (v úsecích Litovická – Ke Džbánů a Hodčina – Drnovská). Nově budou navržena parkovací stání (parkovacích pásy) v ulici Vlastina (v úsecích Ke Džbánů – U Silnice a Klimčina – Drnovská). V základním scénáři k roku 2016 jsou parkovací stání v ulici Vlastina navržena všude, kde to prostorové podmínky dovolují. Oproti původnímu stavu dojde ke snížení počtu parkovacích stání o 84 (z 380 na 296).

Pokud jde o jinou než dopravní infrastrukturu, příslušné inženýrské sítě (elektro a trubní), které se dostávají do střetu se stavbou, budou přeloženy.

Posouzení zpracovatele posudku

Údaje uvedené v této části dokumentace jsou dostačující a vystihují podstatu rozhodujících vstupů spojených s posuzovaným záměrem. S ohledem na charakter záměru je zřejmé, že zásadní význam pro hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví má zejména vyvolaná doprava, a to jak z hlediska hlukové zátěže, tak i z hlediska znečištění ovzduší. Vzhledem k tomu, že dopravně inženýrské podklady byly zpracovány z úrovně Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy, lze údaje o intenzitách dopravy považovat za oficiální (viz i výše uvedený komentář k části B.I. dokumentace).

Pokud jde o zábory půdy, v Tab. B.9 na str. 55 dokumentace je zřejmý „překlep“ u trvalých záborů ve variantě č. 2 – správné jsou rozsahy trvalých záborů 25 133 m² v k.ú. Ruzyně a 25 142 m² celkem.

V případě údajů o provozu tramvajové trati uvedených v Tab. B.16 na str. 67 dokumentace se na základě vyžádaných údajů ve vztahu k nočnímu provozu uvádí, že Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nepředpokládá provozování noční tramvajové linky ani po prodloužení trati k Terminálu 3 letiště (i po event. prodloužení tramvajové trati bude třeba noční autobusovou linkou obsloužit Terminály 1 a 2 letiště, zajistit tangenciální propojení s Petřinami a Smíchovem s dalším pokračováním do centra města tak, jako to v současnosti zajišťuje autobusová linka 510). Zavedení noční tramvajové linky k Terminálu 3 letiště proto nebude potřeba.

Relevantní opatření týkající se omezení nočního provozu tramvajové trati je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Pokud se jedná o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území uvedeném v Tab. B.18 na str. 68 dokumentace, odkazuje se na výše uvedený komentář k části B.I. dokumentace s tím, že v Tab. B.18 má být v řádku „Rozdíl“ pro „Úsek 2“ správně uvedena hodnota +1.

B.III. Údaje o výstupech

B.III.1. Ovzduší

Fáze výstavby

Zdrojem znečišťování ovzduší bude provoz staveništní mechanizace a nakládání s prašnými materiály (zeminou).

Množství emisí ze staveniště je celkem vyčísleno na 20,8 kg/den částic PM₁₀, 0,09 kg/den benzenu a 23,4 kg/den oxidů dusíku, množství emisí nestaveništní dopravy na veřejných komunikacích je vyčísleno na 0,35 kg/den/km částic PM₁₀, 0,004 kg/den/km benzenu a 0,1 kg/den/km oxidů dusíku).

Fáze provozu

Vlastní tramvajová trať ani sociální zařízení na točně nebude zdrojem emisí znečišťujících látek.

Posouzení zpracovatele posudku

I když vlastní tramvajová trať nebude zdrojem emisí znečišťujících látek, vzhledem k charakteru záměru, který je spojen se změnami intenzit autobusové dopravy a automobilové dopravy, měly být v této části dokumentace uvedeny emise znečišťujících látek z dopravy, resp. jejich snížení vlivem realizace záměru. Nejedná se však o zásadní záležitost, neboť tyto emise jsou detailně uvedeny v modelovém hodnocení kvality ovzduší, které je přílohou č. 3 dokumentace.

K emisním charakteristikám uvedeným v modelovém hodnocení kvality ovzduší, nejsou zásadní připomínky. Emise z dopravy byly stanoveny na základě jednotných emisních faktorů podle programu MEFA (mobilní emisní faktory) vydaných Ministerstvem životního prostředí pro motorová vozidla a se zohledněním dynamické skladby vozového parku, sekundární prašnosti a víceemisí ze studených startů.

Z údajů uvedených v modelovém hodnocení kvality ovzduší je zřejmé, že v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je možné očekávat celkově pokles emisí všech hodnocených znečišťujících látek (tj. oxidů dusíku, částic frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, benzo(a)pyrenu) na posuzované lokalitě s výjimkou benzenu, u kterého bylo vypočteno celkové zvýšení emisí v případě varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích v roce 2016 a v případě obou variant řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích v roce 2020 (tato zvýšení jsou však nevýznamná, dosahují pouze cca 0,21 % celkové emise benzenu na posuzované lokalitě ve výchozím stavu roku 2016 a cca 2,7 %, resp. 4,7 % celkové emise benzenu na posuzované lokalitě ve výchozím stavu roku 2020).

Pokud jde o etapu výstavby, je ve vztahu k charakteru záměru zásadním aspektem znečišťování ovzduší tuhými znečišťujícími látkami (TZL), resp. částicemi frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, v rámci povrchové prašnosti. Reálné emise TZL, resp. částic frakce PM₁₀ a PM_{2,5}, jsou značně variabilní, neboť jsou kromě jiného silně ovlivňovány klimatickými podmínkami, zejména pak rychlostí větru. Jejich reálná velikost bude dále

záviset zejména na velikosti „aktivních ploch“ (jako zdroje prašnosti) a vlhkosti příslušných materiálů. Je proto zřejmé, že velikost těchto emisí může být významně ovlivněna zejména minimalizováním „aktivních ploch“ a skrácením nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách (v době velkého sucha) a popřípadě čištěním komunikací. Při výstavbě proto bude třeba věnovat náležitou pozornost zejména opatřením k omezení prašnosti, a to v rámci souboru technických a organizačních opatření k ochraně životního prostředí, který bude součástí podrobného plánu organizace výstavby.

Relevantní opatření týkající se ochrany ovzduší v etapě výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

B.III.2. Odpadní a dešťové vody

Množství produkovaných splaškových a technologických odpadních vod se pro variantu 1 a 2 neliší, roční odtok dešťové vody ze zájmového území je vypočítán pro každou variantu zvlášť.

Splaškové a technologické odpadní vody

Fáze výstavby

Produkce splaškových odpadních vod je uvažována v celkovém množství 31,5 m³/směnu.

Produkce provozních (technologických) odpadních vod bude minimální, např. při vlhčení betonů.

Fáze provozu

Splaškové odpadní vody budou vznikat v souvislosti s provozem sociálního zařízení na smyčce v množství 2,6 m³/den.

Technologické vody nebudou vznikat.

Dešťové vody

Odtok srážkových vod v zájmovém území je ve stávajícím stavu vyčíslen na 34 156,5 m³/rok. Dešťové vody ve fázi výstavby nebudou speciálně řešeny (budou provedena standardní opatření k zamezení kontaminace půdy a vody).

Ve fázi provozu je odtok srážkových vod v zájmovém území vyčíslen ve variantě 1 na 35 671,1 m³/rok, ve variantě 2 na 35 424,3 m³/rok.

S ohledem na velikost posuzované lokality a povodí podzemních vod se vypočtené snížení dotace podzemních vod (o 1 514 m³/rok ve variantě 1, resp. o 1 268 m³/rok ve variantě 2) nemůže významnějším způsobem projevit na úrovni hladiny podzemní vody a množství podzemních vod (v území jsou deluviální a eolitické sedimenty charakteru jílu se střední plasticitou, proto nelze uvažovat se zasakováním srážkových vod).

Posouzení zpracovatele posudku

K údajům v této části dokumentace nejsou vzhledem charakteru záměru a dané etapě přípravy záměru zásadní připomínky.

Relevantní opatření týkající se ochrany půdy a vod v etapě výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

B.III.3. Odpady

V dokumentaci je uveden přehled odpadů vznikajících ve fázi výstavby a provozu, včetně způsobu nakládání s odpadem.

Posouzení zpracovatele posudku

Údaje v této části dokumentace jsou v dané etapě přípravy záměru dostačující. Pokud jde o výkopovou zeminu, bude nezbytné provést ověření kontaminace zeminy a na základě výsledků řešit nakládání se zeminou.

Celkově lze shrnout, že s ohledem na charakter záměru a možnou produkci odpadů nelze při respektování povinností vyplývajících z obecně závazných právních předpisů na úseku odpadového hospodářství očekávat nestandardní situace s nepříznivým vlivem na životní prostředí a veřejné zdraví. Doporučuje se aby ke kolaudačnímu souhlasu byla předložena specifikace druhů a množství odpadů z výstavby a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění.

Relevantní opatření týkající se odpadového hospodářství jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

B.III.4. Hluk a vibrace

Hluk

Fáze výstavby

Zdroji hluku budou stavební stroje a pojezdy nákladní dopravy po veřejných komunikacích. V dokumentaci jsou uvedeny akustické parametry stavebních strojů a mechanismů a intenzity nákladní dopravy.

Fáze provozu

Zdrojem hluku bude provoz tramvají. Ke změně hlukové situace dojde také vlivem změny dopravního režimu v území. Záměr nebude do území umisťovat žádné nové stacionární zdroje hluku.

V dokumentaci jsou uvedeny počty jízd tramvají.

Vibrace

Fáze výstavby

K šíření vibrací může dojít při pojiždění těžkých stavebních mechanismů a nákladních vozidel nebo při užití strojů šířících vibrace.

Fáze provozu

Zdrojem vibrací bude jízda tramvají po kolejích (vibrace se budou přenášet přes podloží do okolních konstrukcí). Stavební řešení trati musí být takové, aby přenos vibrací byl minimalizován a nepřekračoval limitní hodnoty.

B.III.5. Záření

Výskyt radioaktivního a elektromagnetického záření se ve spojitosti s výstavbou a provozem záměru neočekává.

B.III.6. Rizika havárií

Fáze výstavby

Lze předpokládat, že vznikne pouze individuální riziko havárií, a to v případě nepředvídatelných okolností či v případě selhání lidského faktoru (úraz, únik paliva či olejů, požár).

Fáze provozu

Rizika havárií lze očekávat podobná jako u jiných tramvajových tratí (selhání lidského faktoru, požár, úraz elektrickým proudem, únik nebezpečných látek, případně porucha technologického zařízení).

Za běžných okolností je riziko ohrožení zdraví a životního prostředí velmi nízké.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace, která se má prioritně týkat údajů o výstupech (tj. údajů o emisních charakteristikách), nejsou vzhledem charakteru záměru (ve vztahu k vibracím, ionizujícímu a neionizujícímu záření a rizikům havárií) a s ohledem na akustické studie a danou etapu přípravy záměru zásadní připomínky (vlivy na akustickou situaci a stav vibrací jsou komentovány dále, v souvislosti s hodnocením vlivů na veřejné zdraví, resp. hodnocením vlivů na akustickou situaci a stav vibrací). V případě liniových zdrojů hluku byly údaje o příslušných intenzitách dopravy poskytnuty z úrovně Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy a lze je proto považovat za oficiální.

Pokud se jedná o etapu výstavby, na str. 76 dokumentace je nedopatřením uveden nesprávný údaj o nasazení strojů po 7 hodin za den, správné údaje o nasazení stavebních strojů jsou uvedeny v Tab. 25. na str. 76 a 77 dokumentace, které vychází z akustické studie pro etapu výstavby. V této souvislosti se uvádí, že i když akustická studie pro etapu výstavby dokládá, že lze dodržet hygienický limit hluku ze stavební činnosti, v případě podstatných změn týkajících se zdrojů hluku v etapě výstavby, tj. změn oproti akustické studii pro etapu výstavby předložené v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., bude zapotřebí zajistit zpracování nové akustické studie pro etapu výstavby s orientací na konkrétní technická a organizační opatření tak, aby bylo zajištěno plnění hygienického limitu hluku ze stavební činnosti podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Relevantní opatření týkající se zdrojů hluku jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ČÁST C dokumentace

ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Dokumentace obsahuje výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území, charakteristiku současného stavu životního prostředí v dotčeném území a celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení. Hlavními zátěžemi životního prostředí v dané lokalitě jsou v současné době zvýšený hluk, okrajově též znečištění ovzduší.

Posouzení zpracovatele posudku

Při zpracování dokumentace byla pozornost věnována všem dostupným environmentálním charakteristikám zájmového území, které by mohly být vlivy posuzovaného záměru potenciálně významně ovlivněny, zejména pak znečištění ovzduší a akustické situaci.

V případě hodnocení stavu ovzduší v dotčeném území (stávající úrovně znečištění ovzduší) se ve vztahu k vyhlášce č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečištění a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, vychází z map úrovní znečištění konstruovaných v síti 1 x 1 km, které jsou zveřejňovány ČHMÚ a obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrací

znečišťujících látek za předchozích 5 let (tyto údaje jsou pro hodnocení úrovně znečištění ovzduší rozhodující). Z hodnot klouzavého průměru koncentrací znečišťujících látek za období let 2008 – 2012, které jsou uvedeny na str. 96 dokumentace vyplývá, že v území, kde prochází navrhovaná tramvajová trať, jsou dodrženy imisní limity všech sledovaných znečišťujících látek s výjimkou benzo(a)pyrenu (1,48 až 1,58 ng/m³ oproti imisnímu limitu pro průměrnou roční koncentraci benzo(a)pyrenu 1,0 ng/m³). Pro úplnost se dále uvádí, že ve čtverci sousedícím s plánovanou smyčkou Dědinská je překročen i imisní limit pro denní koncentraci částic frakce PM₁₀ (51,0 μg/m³ oproti imisnímu limitu 51,0 μg/m³).

Ve vztahu k problematice únosného zatížení území se z věcného hlediska uvádí následující:

- imisní limit pro průměrnou roční koncentraci benzo(a)pyrenu je překračován nejvýše o 0,58 ng/m³; tento limit je překročen prakticky na celém území hl. m. Prahy; přitom posuzovaný záměr v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích způsobí celkově pokles emisí benzo(a)pyrenu na posuzované lokalitě, tj. přispěje ke snížení imisní zátěže benzo(a)pyrenu v zájmovém území;
- imisní limit pro denní koncentraci částic frakce PM₁₀ je překročen o 1 μg.m⁻³, a to mimo území, kde prochází navrhovaná tramvajová trať (ve čtverci sousedícím s plánovanou smyčkou Dědinská); na měřící stanici Veleslavín jsou naměřeny hodnoty podlimitní, s výjimkou roku 2011, který zohledňuje vliv stavebních prací metra A; přitom posuzovaný záměr v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích způsobí celkově pokles emisí částic frakce PM₁₀ na posuzované lokalitě, tj. přispěje ke snížení imisní zátěže částic frakce PM₁₀ v zájmovém území.

Pokud se jedná o hodnocení stavu akustické situace v dotčeném území (stávající úrovně ekvivalentních hladin akustického tlaku A v denní době L_{Aeq,16h} resp. v noční době L_{Aeq,8h}), který je způsoben především provozem automobilové dopravy na silniční síti, z Tab. 11. v akustické studii vyplývá, že zjištěné hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku A překračují v některých místech (výpočtových bodech) příslušné limitní hodnoty hluku, a to jak v denní, tak i v noční době. Pokud se jedná o hluk z provozu tramvají v současné době, hygienický limit z provozu na tramvajové trati je v zájmovém území s rezervou splněn.

Ve vztahu k problematice únosného zatížení území se z věcného hlediska uvádí následující:

- posuzovaný záměr v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích způsobí celkový pokles akustické zátěže v území;
- ani u jedné z variant řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže.

Na základě výše uvedeného lze proto konstatovat, že z hlediska stávající úrovně zatížení území lze s ohledem na příslušné environmentální charakteristiky posuzovaného záměru (tj. z hlediska znečišťování ovzduší a hluku) považovat záměr ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví za přijatelný.

ČÁST D dokumentace

KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA A HODNOCENÍ VLIVŮ ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

D.I. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a hodnocení jejich velikosti a významnosti

D.I.1. Vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Pro hodnocení zdravotních rizik bylo zpracováno vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, které je přílohou č. 5 dokumentace.

Hlavními změnami ve vlivech na obyvatelstvo bude změna koncentrací znečišťujících látek způsobená odlišnou organizací dopravy a změna akustické situace ze stejného důvodu a navíc s příspěvkem nové tramvajové trati.

Znečištění ovzduší

Vlivem realizace záměru je možné očekávat celkově snížení imisní zátěže, nárůst byl zaznamenán pouze lokálně. U žádné ze sledovaných imisních charakteristik nebylo zaznamenáno zvýšení zdravotního rizika významné ve smyslu ohrožení zdraví.

Z hlediska dopadů znečištění ovzduší na lidské zdraví se jako příznivější ukazuje varianta 2.

Hluková zátěž

Vlivem realizace záměru lze očekávat převažující pokles hlukové zátěže, který může způsobit snížení počtu obtěžovaných a při spánku rušených obyvatel. Z hlediska zdravotního rizika, vyjádřeného jako změna v riziku výskytu infarktu myokardu, dojde také celkově ke snížení zdravotního rizika, jedná se však spíše o výpočtové hodnoty, které jsou z pohledu výskytu infarktu myokardu v dotčené populaci jen málo významné.

Z hlediska dopadů hlukové zátěže na lidské zdraví se jako mírně vhodnější ukazuje varianta 1.

Shrnutí

Z hlediska vlivů na zdraví můžeme jako významnější hodnotit vliv hluku, a proto se jako celkově vhodnější jeví varianta 1.

Výstavba

V době výstavby je nutné očekávat zhoršení kvality ovzduší a zvýšení hlučnosti. Tyto faktory budou působit po omezenou dobu, v rámci výstavby se nepředpokládají rozsáhlé zemní práce ani intenzivní automobilová doprava. Stavební práce se budou posouvat po délce tratě a v jednom místě nebude intenzivní působení probíhat po celou dobu výstavby. Vliv stavebních prací je možné hodnotit jako významný, avšak přijatelný vzhledem k intenzitě a délce trvání. Stavební práce neohrozí zdravotní stav obyvatel v okolí budoucí tramvajové trati.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou s ohledem na výsledky provedeného vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví zásadní připomínky. Vyhodnocení zdravotních rizik odpovídá charakteru záměru, resp. jeho vlivům na znečištění ovzduší a akustickou situaci, kdy celkově dochází ke snížení zátěže ze znečištění ovzduší i k převažujícímu poklesu akustické zátěže (viz i dále uvedený komentář týkající se hodnocení vlivů na ovzduší a akustickou situaci).

Při respektování opatření rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. lze celkově shrnout, že vlivy záměru na veřejné zdraví budou přijatelné (u žádné ze sledovaných imisních koncentrací látek znečišťujících ovzduší nebylo zaznamenáno

významné zvýšení zdravotního rizika; nevýznamné jsou z hlediska zdravotního rizika i změny v akustické zátěži).

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na veřejné zdraví lze na základě provedeného vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví konstatovat, a to i s ohledem na nejistoty vyhodnocení, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné.

Relevantní opatření týkající se ochrany veřejného zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

D.I.2. Vliv na kvalitu ovzduší

Pro hodnocení vlivů na ovzduší bylo zpracováno modelové hodnocení kvality ovzduší, které je přílohou č. 3 dokumentace.

V obou variantách dojde oproti výchozí situaci ke zlepšení imisní situace v lokalitě. Pouze u benzenu lze zaznamenat celkový mírný nárůst imisní zátěže (cca 0,1 % imisního limitu v průměru pro celou plochu posuzovaného území). Z porovnání variant je patrné, že změny ve výsledcích obou variant jsou velmi malé. Dopady pro okolní obytnou zástavbu v oblasti budou tedy prakticky rovnocenné. Jako variantu s menšími negativními vlivy lze označit variantu 1 pro oxidy dusíku a benzen a variantu 2 pro prachové částice PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo(a)pyren.

Z hlediska hodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší lze konstatovat, že aktivní varianty přinesou do území snížení imisní zátěže oproti variantě nulové (zachování stávajícího stavu). Ani jedna z aktivních variant však není jednoznačně vhodnější než varianta druhá.

V rozptylové studii byl také hodnocen vliv stavebních prací z hlediska imisních dopadů v průběhu nejméně příznivé etapy. Pro zmírnění dopadů stavebních prací a zejména redukcí emise prachových částic jsou formulována opatření ke snížení prašnosti.

Posouzení zpracovatele posudku

S ohledem na charakter záměru a závěry rozptylové studie nejsou k této části dokumentace zásadní připomínky (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích dojde oproti výchozí situaci ke zlepšení imisní situace v lokalitě, pouze u benzenu lze zaznamenat celkový mírný nárůst imisní zátěže cca 0,1 % imisního limitu v průměru pro celou plochu posuzovaného území; lokální nárůsty imisních koncentrací látek znečišťujících ovzduší jsou malé a nevýznamné). Vlivy záměru na čistotu ovzduší budou přijatelné.

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na čistotu ovzduší lze na základě provedeného modelového hodnocení kvality ovzduší konstatovat, a to i s ohledem na nejistoty hodnocení, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na čistotu ovzduší nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně

ovzduší jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné.

Pokud jde o etapu výstavby, jak již bylo výše uvedeno, zásadním aspektem (přesto, že jde o časově omezenou etapu) je znečišťování ovzduší tuhými znečišťujícími látkami (TZL), resp. částicemi frakce PM_{10} a $PM_{2,5}$, v rámci povrchové prašnosti. K problematice prašnosti je třeba obecně uvést, že vyčíslení těchto emisí je značně obtížné a bilanční metody (i následné výpočetní metody znečištění ovzduší) jsou nepřesné a nespolehlivé. Reálné emise TZL, resp. částic frakce PM_{10} a $PM_{2,5}$, jsou totiž značně variabilní, neboť jsou kromě jiného silně ovlivňovány klimatickými podmínkami, zejména pak rychlostí větru. Jejich reálná velikost bude dále záviset zejména na velikosti „aktivních ploch“ (jako zdroje sekundární prašnosti) a vlhkosti příslušných materiálů. Je proto zřejmé, že velikost těchto emisí a tím i imisních koncentrací může být významně ovlivněna zejména minimalizováním „aktivních ploch“ a skrápěním nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách (v době velkého sucha) a popřípadě čištěním komunikací. Při výstavbě proto bude třeba věnovat náležitou pozornost zejména opatřením k omezení sekundární prašnosti, a to v rámci souboru technických a organizačních opatření k ochraně životního prostředí, který bude součástí podrobného plánu organizace výstavby.

Relevantní opatření týkající se ochrany ovzduší v etapě výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

D.I.3. Vliv na hlukovou situaci a další fyzikální vlivy

Vliv na akustickou situaci

Pro hodnocení vlivů na akustickou situaci byly zpracovány akustické studie (vyhodnocení při provozu tramvajové trati, vyhodnocení stavebních prací), které jsou přílohou č. 4 dokumentace.

Příspěvky z provozu navrhované tramvajové trati nepřekročí 58,5 dB v denní a 49 dB v noční dobu (hygienické limity hluku 60 dB, resp. 50 dB, budou splněny ve všech posuzovaných bodech).

V obou variantách (variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích) převládá v denní i noční dobu celkový pokles akustické zátěže v území. Při volbě varianty pak lze mírně upřednostnit variantu 1, ve které dochází k významnějšímu celkovému poklesu akustické zátěže. Při aplikaci navrhovaných opatření nedojde ani u jedné z variant k překročení hygienického limitu v území a ve všech bodech s nadlimitní hlukovou zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže.

V rámci výstavby tramvajové trati lze dodržet požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti v době od 7.00 do 21.00. Je třeba však používat stroje a zařízení s nižšími akustickými výkony, která jsou v dobrém technickém stavu.

Vibrace

Vzhledem ke vzdálenostem objektů od budoucí trasy tramvaje se nepředpokládají nadlimitní vlivy vibrací (v dokumentaci jsou navržena antivibrační opatření, jejichž přesný rozsah vyplyne ze studie zpracované ve stupni dokumentace pro stavební povolení). Při dodržení opatření (zajišťujících splnění příslušných limitů vibrací) je možné považovat vliv vibrací za přijatelný. Navrhované varianty se v tomto směru neliší.

Posouzení zpracovatele posudku

S hodnocením vlivů na hlukovou situaci lze s ohledem na výsledky akustických studií souhlasit. V obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže. Vlivy záměru na akustickou situaci budou přijatelné.

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na akustickou situaci lze na základě provedené akustické studie konstatovat, a to i s ohledem na nejistoty hodnocení, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na akustickou situaci nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných protihlukových opatření jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné.

Pokud se jedná o etapu výstavby, jak již bylo výše uvedeno, i když akustická studie pro etapu výstavby dokládá, že lze dodržet hygienický limit hluku ze stavební činnosti, v případě podstatných změn týkajících se zdrojů hluku v etapě výstavby, tj. změn oproti akustické studii pro etapu výstavby předložené v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., bude zapotřebí zajistit zpracování nové akustické studie pro etapu výstavby s orientací na konkrétní technická a organizační opatření tak, aby bylo zajištěno plnění hygienického limitu hluku ze stavební činnosti podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

V případě vibrací je v dokumentaci uvedeno, že vzhledem ke vzdálenostem objektů od budoucí trasy tramvaje se nepředpokládají nadlimitní vlivy vibrací a že přesný rozsah antivibračních opatření vyplyne ze studie, která musí být zpracována v projektové dokumentaci (pro stavební řízení), kdy budou známy přesné údaje o konkrétním stavebním řešení trati. S uvedeným přístupem se lze ztotožnit. V této souvislosti se dále uvádí, že predikce stavu vibrací je s ohledem na řadu ovlivňujících faktorů včetně charakteristik horninového prostředí značně komplikovanou záležitostí. Proto se doporučuje, aby antivibrační opatření byla řešena s rezervou a aby v rámci zkušebního provozu bylo provedeno kontrolní měření vibrací, které doloží splnění příslušných limitů vibrací, a to jak z hlediska vlivů vibrací na stavební objekty, tak i z hlediska vlivů vibrací na zdraví.

Relevantní opatření týkající se omezení hlukové zátěže a vibrací jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

D.I.4. Vliv na povrchové a podzemní vody

Splaškové odpadní vody budou odváděny kanalizací do čistírny odpadních vod, konečným recipientem splaškových vod bude řeka Vltava. Vzhledem k jejich objemu se nepředpokládá významný vliv na kvalitu povrchových vod.

Dešťové vody budou odváděny do vodního toku Litovicko-Šáreckého potoka a dále pak do Vltavy. Jejich kvalita bude odpovídat složení dešťových vod v Praze a nebude se lišit od složení v současné době, kvalitativní ovlivnění vodního toku tak bude zanedbatelné. Vlivem výstavby dojde k navýšení odtoku z území, vzhledem ke stávajícímu odtokům do kanalizace

a vzhledem k průtokům v potoce se toto navýšení v reálné situaci prakticky neprojeví a je možné ho považovat za nevýznamné.

Vlivy na povrchové a podzemní vody jsou u obou variant záměru prakticky shodné.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou vzhledem k charakteru záměru, který neprodukuje průmyslové odpadní vody (jedná se o produkci běžných splaškových vod a srážkových vod) a napojení na veřejnou kanalizaci a ÚČOV zásadní připomínky.

Relevantní opatření týkající se ochrany vod v etapě výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

D.I.5. Vlivy na půdu

Vlivy na půdu budou dočasné a trvalé. Rozsah trvalého záboru půdy (ze zemědělského půdního fondu) bude činit 13 696 m². Jedná se o vliv trvalý, avšak vzhledem k rozsahu a umístění na okraji zástavby přijatelný.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou s ohledem na charakter záměru a jeho umístění zásadní připomínky s tím, že na str. 55 dokumentace došlo nedopatřením k uvedení nepřesného údaje o trvalém záboru půdy ze zemědělského půdního fondu 13 696 m², správný údaj je 13 646 m². Pozemky určené k plnění funkcí lesa nebudou záměrem ovlivněny.

Riziko kontaminace půdy při výstavbě je třeba minimalizovat preventivními opatřeními řešenými v rámci plánu organizace výstavby.

Relevantní opatření týkající se ochrany půdy jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

D.I.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Záměr nebude mít významný vliv na horninové prostředí a nedotkne se ložisek nerostných surovin.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje jsou u obou variant záměru shodné.

Posouzení zpracovatele posudku

K hodnocení v této části dokumentace nejsou vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění připomínky (záměrem není dotčeno žádné ložisko nerostných surovin, chráněné ložiskové území nebo dobývací prostor).

D.I.7. Vliv na faunu

Pro hodnocení vlivů byl zpracován přírodovědný průzkum, který je přílohou č. 6 dokumentace.

Vliv na faunu bude minimální, nedojde k významné změně charakteru lokality ani rozsahu zpevněných ploch.

Vlivy na faunu jsou u obou variant záměru shodné.

Posouzení zpracovatele posudku

K hodnocení v této části dokumentace nejsou s ohledem na charakter záměru a jeho umístění a výsledky přírodovědného průzkumu připomínky.

Relevantní opatření týkající se ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

D.I.8. Vliv na flóru

Pro hodnocení vlivů byl zpracován přírodovědný průzkum, který je přílohou č. 6 dokumentace, a dendrologický průzkum včetně návrhu sadových úprav, který je přílohou č. 7 dokumentace.

Zeleň odstraňovaná

Výstavba tramvajové trati si v obou variantách vyžádá odstranění dřevin rostoucích mimo les. Celková cena kácených dřevin činí pro první variantu 2 443 562,- Kč, pro druhou variantu 2 187 532,- Kč.

Zeleň vysazovaná

Z důvodu prostorově omezených podmínek řešeného území nelze do posuzované lokality vysadit adekvátní náhradu zeleně v hodnotě kácených dřevin, proto budou kompenzační výsadby probíhat také na pozemcích Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost v katastrálních územích Dejvice a Bubenč a dále na pozemcích určených Městskou částí Praha 6.

Posouzení zpracovatele posudku

K hodnocení v této části dokumentace nejsou s ohledem na výsledky přírodovědného a dendrologického průzkumu připomínky s tím, že v rámci další přípravy záměru je třeba se orientovat na minimalizaci kácení dřevin rostoucích mimo les (včetně řádné ochrany příslušných dřevin v etapě výstavby) a maximální kompenzaci kácené zeleně, a to v dohodě s Městskou částí Praha 6.

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na zeleň lze na základě provedeného dendrologického průzkumu konstatovat, a to zejména i s ohledem na možnost kompenzační výsadby, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na zeleň nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření ke kompenzaci vykácené zeleně jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné.

Relevantní opatření týkající se dřevin rostoucích mimo les (zeleně) jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

D.I.9. Vliv na chráněná území přírody

Záměr nebude mít vliv na zvláště chráněná území přírody.

Vlivy na chráněná území přírody jsou u obou variant záměru prakticky shodné.

Posouzení zpracovatele posudku

K hodnocení v této části dokumentace nejsou s ohledem na charakter záměru a jeho umístění připomínky.

D.I.10. Vliv na krajinu na krajinný ráz

Lokalita výstavby je již zastavěnou plochou bez zvláštních pozitivních aspektů krajinného rázu. Dotčeným krajinným prostorem bude vzhledem k umístění a charakteru záměru většinou pouze bezprostřední okolí, kde ve výhledu nebrání stávající zástavba.

Negativní vliv záměru na přírodní charakteristiky krajiny lze hodnotit jako nevýznamné. V dotčeném krajinném prostoru se nevyskytují cenné nebo jedinečné historické dominanty, vliv na vzdálenější krajinné dominanty kulturního dědictví bude nulový.

Vlivy na krajinu a krajinný ráz jsou u obou variant záměru shodné.

Posouzení zpracovatele posudku

K hodnocení v této části dokumentace nejsou s ohledem na charakter záměru a jeho umístění připomínky (jedná se prakticky o plně urbanizované území).

D.I.11. Vliv na hmotný majetek a kulturní památky

Záměr nezasahuje do památkové zóny ani památkové rezervace či jeho ochranného pásma a výstavba se nedotkne kulturních památek.

Nelze vyloučit zásah do archeologické vrstvy.

Nepředpokládá se významný negativní vliv na hmotný majetek.

Vliv na hmotný majetek a kulturní památky jsou u obou variant záměru prakticky shodné.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění připomínky.

Relevantní opatření týkající se event. archeologických nálezů je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

D.I.12. Ostatní vlivy

Koroze

Výstavba trati bude mít vliv na stav korozního prostředí v území, vlivy budou omezeny na přijatelnou míru. Vlivy obou variant záměru jsou shodné

Vlivy na dopravu

Výstavba trati bude mít vliv na individuální automobilovou dopravu, a to změnou počtu parkovacích míst (úbytek 84 parkovacích stání v důsledku snahy o zachování zeleně) a změnou organizace dopravy (změna v intenzitách dopravy).

Zásah do parkovacích stání představuje významný vliv pro obyvatelstvo (je třeba, aby město a městská část řešila úbytek parkovacích stání).

Změna v intenzitách dopravy bude poměrně malá (pokud by se ukázalo, že došlo ke zvýšení automobilového zatížení vlivem nežádoucích průjezdů vozidel ve vyšších intenzitách, což je nepravděpodobné, pak by bylo třeba přistoupit k uplatnění dalších vhodných dopravních opatření).

Posouzení zpracovatele posudku

Jak již bylo výše uvedeno, pokud jde o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území v důsledku realizace záměru, které je vyčísleno na 84 parkovacích stání, ve vztahu k vyjádřením obdržným k dokumentaci se na základě vyžádaných údajů uvádí, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Proto může docházet k rozdílům ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání. Z věcného hlediska je však zásadní, aby v zájmovém území byl deficit parkovacích stání řešen, a to nejen ve vztahu k realizaci posuzovaného záměru výstavby tramvajové trati. Z tohoto hlediska se jako optimální jeví řešit deficit parkovacích stání výstavbou parkoviště (např. parkovacího domu, montované nadstavby nad stávajícími parkovacími plochami), jehož kapacita bude stanovena ve vazbě na celkové potřeby zájmového území s tím, že tato stavba bude realizována jako samostatná investice (aby se ve vztahu k plánovanému využití financování z evropských fondů nezvýšily náklady na výstavbu tramvajové trati) a že bude časově koordinována s výstavbou tramvajové trati tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území (investora stavby parkoviště určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy). Relevantní opatření týkající se řešení deficitu parkovacích stání v zájmovém území je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Pokud se jedná o obavu z tranzitní dopravy, může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská). Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevýhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.

Dopravně inženýrské podklady (viz příloha č. 8 dokumentace) potvrzují předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblasti tranzitní dopravu z jiných částí Prahy a že bude sloužit převážně pro obyvatele lokality Dědina. Jedná se však o poměrně velké území, které generuje samo o sobě nemalou zdrojovou/cílovou dopravu.

Navržený komunikační skelet není koncipován jako sběrný - má sloužit pouze pro obslužnou dopravu. Pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic).

U varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je průjezd v uváděném směru nemožný.

Relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

D.II. Komplexní charakteristika vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti a možnosti přeshraničních vlivů

Záměr výstavby tramvajové trati bude představovat mírné zvýšení negativních vlivů na životní prostředí v jejím bezprostředním okolí, vlivem změn v organizaci dopravy bude celkový vliv na některé složky, zejména kvalitu ovzduší a hluk, pozitivní.

Stav životního prostředí v místě výstavby nelimituje výstavbu tramvajové trati, vlivem záměru nedojde k překročení stanovených limitních hodnot ani k nepřijatelnému zvýšení zdravotních rizik.

Vlivy nové tramvajové trati na životní prostředí jsou málo významné a akceptovatelné. Nejvýznamnějšími vlivy jsou změna akustické situace, změna v kvalitě ovzduší vlivem změn v organizaci dopravy a odstranění stávající zeleně, která bude kompenzována v navržených sadových úpravách. Žádný z negativních vlivů nezpůsobí zhoršení kvality životního prostředí nad únosnou mez.

Rozsah záměru a jeho umístění vylučuje možnost negativních vlivů, které by přesáhly státní hranice.

Posouzení zpracovatele posudku

Vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění a s ohledem na komentář k části C dokumentace a na opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultující z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. lze s provedeným hodnocením v zásadě souhlasit.

Posuzovaný záměr při realizaci navržených opatření k ochraně životního prostředí prakticky neovlivní, resp. minimálně ovlivní, živočichy, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, klima, krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a stav vibrací. Ovlivní sice rostliny (dřeviny rostoucí mimo les), ovzduší a akustickou situaci, avšak ovlivnění dřevin rostoucích mimo les je kompenzovatelné náhradními výsadbami a ovlivnění ovzduší a akustické situace je celkově přijatelné. Vlivy posuzovaného záměru na uvedené složky a charakteristiky životního prostředí se tak promítají i do nevýznamného ovlivnění veřejného zdraví.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

D.III. Charakteristika environmentálních rizik při možných haváriích a nestandardních stavech

V průběhu výstavby lze předpokládat pouze individuální riziko havárií v případě nepředvídatelných okolností či v případě selhání lidského faktoru (pracovní úraz, únik paliva či hydraulických kapalin, požár).

Rizika havárií v období provozu záměru lze očekávat podobná jako u jiných staveb tramvajové trati (selhání lidského faktoru, požár, úraz elektrickým proudem, únik nebezpečných látek, případně porucha technologického zařízení). Významnou havárií může

být dopravní nehoda. Celkově se však během provozu nepředpokládá výskyt havárií se zásadním vlivem na životní prostředí.

Posouzení zpracovatele posudku

Vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění nejsou k této části dokumentace zásadní připomínky (jedná se o standardní dopravní liniovou stavbu a provoz tramvajové trati).

Relevantní opatření týkající se prevence environmentálních rizik jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

D.IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

V této části dokumentace jsou rekapitulována opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví vyplývající z hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v dokumentaci.

Posouzení zpracovatele posudku

Navržená opatření v dokumentaci jsou na základě posouzení v rámci příprav posudku a s ohledem na obdržená vyjádření event. zpřesněna a doplněna s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel respektovat, nejsou v obecné poloze v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována.

Relevantní opatření týkající se prevence a omezení potenciálních nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

D.V. Charakteristika použitých metod prognózování a výchozích předpokladů při hodnocení vlivů

V dokumentaci je uveden přehled použitých metod prognózování vlivů na životní prostředí ve vztahu k ovlivnění kvality ovzduší a akustické situace.

Posouzení zpracovatele posudku

Přístupy při zpracování dokumentace odpovídají charakteru posuzovaného záměru a jeho umístění. Zvýšená pozornost byla s ohledem na potenciální vlivy záměru věnována zejména vlivům z vyvolané dopravy, a to jak z hlediska hlukové zátěže, tak i z hlediska znečištění ovzduší. Predikce vlivů při provozu tramvajové trati na životní prostředí je v dokumentaci řešena s využitím standardních matematických modelů a metodik (v přílohové části dokumentace jsou k dispozici akustické studie a modelové hodnocení kvality ovzduší, které jsou založeny na dopravně inženýrských podkladech Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy). Tyto studie byly podkladem pro vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví provedené s využitím standardních metodických postupů. Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem, především pak

vlivu na dřeviny rostoucí mimo les (v přílohové části dokumentace je k dispozici dendrologický průzkum včetně sadových úprav).

Dokumentace se soustřeďuje na rozhodující aspekty spojené s posuzovaným záměrem a odpovídá zásadním požadavkům správné praxe hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

D.VI. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které s vyskytly při zpracování dokumentace

Záměr je posuzován ve fázi, kdy je zpracována dokumentace pro územní řízení. Z této skutečnosti vyplývají některé nejasnosti a neurčitosti, přesto však byly známy veškeré údaje nutné k vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí.

Mezi údaje, které je třeba v dalších fázích upřesnit, patří například přesné technické řešení trati, zejména antivibračních opatření, nebo přesné údaje o průběhu výstavby.

Posouzení zpracovatele posudku

Celkově lze uvést, že při zpracování dokumentace se nevyskytly žádné zásadní nedostatky ve znalostech nebo neurčitosti, které by mohly nepříznivě ovlivnit výsledky hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v dokumentaci.

V rámci dokumentace byly soustředěny všechny relevantní dostupné údaje týkající se posuzovaného záměru, které umožňují uzavřít proces posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Precizace řešení záměru (včetně záležitostí týkajících se ochrany životního prostředí a veřejného zdraví) bude předmětem další přípravy záměru pro následná řízení k povolení záměru, a to i na základě požadavků rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., které jsou v rámci návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, formulovány jako podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

ČÁST E dokumentace

POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Záměr je navrhován v jedné variantě prostorového uspořádání tramvajové trati a dvou variantách výhledového dopravního řešení v okolních ulicích.

Varianty řešení dopravního režimu v území se liší (ne)realizací propojení s Evropskou ulicí a režimem jednosměrných ulic v okolí. Jak ukázalo hodnocení vlivů na životní prostředí, obě varianty jsou přijatelné, jako mírně vhodnější se jeví varianta 1. Přestože přináší o něco větší zásah do zeleně, znamená varianta 1 nižší hlukové zatížení území.

Posouzení zpracovatele posudku

Záměr tramvajové trati je z hlediska umístění trati (prostorového uspořádání tramvajové trati) předložen jako invariantní, zatímco řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je navrženo ve dvou variantách s tím, že vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou v relevantních aspektech hodnoceny ve vztahu k nulové variantě (tj. bez realizace předloženého záměru), která tak představuje zároveň variantu referenční.

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení (to platí i ve vztahu k obdržným vyjádřením k dokumentaci, v rámci kterých hl. m. Praha včetně Magistrátu hl. m. Prahy, odboru dopravních agend, preferuje variantu 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, zatímco Městská část Praha 6 naopak preferuje variantu 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích).

Protože podle zákona č. 100/2001 Sb. není zpracování variant řešení záměru obligatorní, předložené řešení záměru v dokumentaci je možno považovat s ohledem na výsledky „Vyhledávací studie obsluhy letiště Ruzyně tramvajovou tratí“ (viz str. 37 dokumentace) za dostačující k uzavření posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Pro úplnost se dále uvádí, že pokud jde o tři konstrukční uspořádání trati - viz str. 45 dokumentace (odlišná konstrukční uspořádání trati v příslušných úsecích trati, tj. v úseku ulic Evropská a Vlastina až po křižovatku ulic Vlastina - U Silnice; mezi křižovatkami ulic Vlastina - U Silnice a Vlastina – Drnovská; podél ulice Drnovská), nejedná se o variantní řešení, nýbrž příslušná technická řešení trati.

ČÁST F dokumentace

ZÁVĚR

V této části dokumentace jsou uvedeny základní údaje o záměru a hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s tím, že výstavba a provoz záměru nezpůsobí nepříjemné změny v akustickém nebo imisním zatížení životního prostředí a že při splnění navrhovaných opatření nedojde vlivem provozu k nepříjemným vlivům na životní prostředí.

Posouzení zpracovatele posudku

Se závěrem dokumentace se lze ztotožnit za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., tj. přijatelnost záměru je v rámci zpracování tohoto posudku spatřována nejen za předpokladu respektování opatření navržených v dokumentaci, ale i opatření, která jsou jako podmínky zahrnuta do návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ČÁST G dokumentace VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

V této části dokumentace je uvedeno shrnutí údajů o záměru a jeho vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví.

Posouzení zpracovatele posudku

K této části dokumentace nejsou zásadní připomínky (všeobecné shrnutí v zásadě odpovídá zjištěním v rámci hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví provedeného v dokumentaci).

V této části dokumentace je však i nepřesnost, resp. nedopatření při práci s textem, ve shrnutí hlukové zátěže na str. 160 dokumentace, kde se uvádí, že „... pouze výjimečně dojde k nárůstu, který však nepřekročí 0,2 dB, tj. hodnotu sluchově nepostižitelnou.“. Toto konstatování neodpovídá akustické studii, správně mělo být podle akustické studie uvedeno: „Při aplikaci navrhovaných opatření nedojde ani u jedné z variant k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní hlukovou zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže.“.

3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Stanovení pořadí variant řešení vlastního záměru, resp. umístění tramvajové trati (prostorového uspořádání tramvajové trati), je v daném případě bezpředmětné, neboť tento záměr byl v dokumentaci předložen jako invariantní.

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahujících státní hranice

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Technické řešení záměru včetně řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je s ohledem na charakter záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno.

Detailnější řešení záměru se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná následná správní řízení k povolení záměru, a to i na základě požadavků rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb., které jsou v rámci návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, formulovány jako podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

IV. POSOUZENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

S navrženými opatřeními v dokumentaci lze souhlasit s tím, že jsou ve vazbě na vyjádření obdržena k dokumentaci a posouzení v rámci zpracování posudku event. zpřesněna a doplněna s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel respektovat, nejsou v obecné poloze v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována.

Relevantní opatření týkající se prevence a omezení potenciálních nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku. Jako zásadní je třeba považovat protihluková opatření, antivibrační opatření a opatření ke kompenzaci kácené zeleně.

V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ K DOKUMENTACI

Zpracovateli tohoto posudku byla prostřednictvím příslušného úřadu, Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí, předána vyjádření obdržená k oznámení záměru a k dokumentaci podle § 6, resp. § 8 zákona č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že vyjádření obdržená k oznámení záměru byla překonána dokumentací a vyjádřeními obdrženými k dokumentaci, jsou v tomto posudku vypořádána vyjádření obdržená k dokumentaci.

1. Vyjádření hl. m. Prahy

(č.j.: MHMP 693542/2014 ze dne 9. 6. 2014)

Podstata vyjádření

Se záměrem se souhlasí s výhradami.

1. Upozorňuje se, že v dokumentaci jsou podmínky (požadavky) vyplývající ze Závěru zjišťovacího řízení vypořádány čistě formálním způsobem bez odezvy v projektové dokumentaci stavby, doložené situační a schematické výkresové přílohy neobsahují stejnou úroveň zpracování významných připomínek v obou variantách.
2. Záměr je možno realizovat za splnění těchto požadavků (podmínek).

a) Na základě vyhodnocení vlivu na životní prostředí a s odůvodněním výrazně vhodnější organizace dopravní obsluhy území v širším kontextu, a též s přihlédnutím k výhodnějším podmínkám pro provoz tramvají resp. zklidnění dopravy a tím i možnostem uplatnění souběhu vedení cyklistů po tramvajovém pásu v části předmětného variantního úseku ulice Vlastina, hlavní město Praha preferuje realizaci varianty 1.

V případě dalšího prověřování varianty 2, kterou hlavní město Praha nepreferuje, by s ohledem na význam ulice Vlastina pro cyklistickou dopravu a rekreaci bylo nutné prověřit a doložit variantu s uspořádáním s cyklopruhou v celé délce: v úseku křiž. Ke Džbánu – U Silnice s podélným parkováním formou zálivů mezi stromy, v úseku U Silnice – Drnovská s podélným parkovacím pásem nebo podél obruby.

b) Z hlediska městské zeleně je třeba vyznačit, v rámci návrhu sadových úprav, konkrétní umístění stromů především u plochy 2 – pokračování aleje v ulici Vlastina. Zdůrazňuje se, že alej bude průběžná i v prostoru zastávek, tomu je třeba přizpůsobit umístění inženýrských sítí ve středním zeleném pásu. Rovněž je třeba prověřit dotvoření krajního stromořadí v rámci parkovacích pásů, resp. podél parkovacích pásů a chodníků. V důsledku vyvolaných přeložek inženýrských sítí se vylučuje kácení stromové zeleně ve stávající stromové aleji v ulici Vlastina.

Upozorňuje se, že jsou navrženy k odstranění některé stromy s vysokou ekologickou hodnotou a vyšší sadovnickou hodnotou. Nesouhlasí se s kácením těchto položek na pozemcích parc. č. 1323/1 v k. ú. Liboc, parc. č. 1054 v k. ú. Liboc, parc. č. 2241/1 v k. ú. Ruzyně (přeložka kanalizace), skupiny na pozemku parc. č. 1052/1 v k. ú. Liboc (mimo zábor stavby).

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým výhradám, které podmiňují souhlas se záměrem, se uvádí následující.

- ad 1. Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že dokumentace je v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. prakticky již uzavřeným dokumentem (výstupem z tohoto posuzování je stanovisko vydané podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb.). Proto detailnější řešení záměru a případné zpřesnění údajů

o záměru včetně zpracování požadavků rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. musí být provedeno v rámci dokumentace záměru (pro územní řízení), resp. v rámci projektové dokumentace (pro stavební řízení).

Relevantní opatření týkající se ochrany životního prostředí a veřejného zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad 2. K uplatněným požadavkům:

a) Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

V případě dalšího sledování varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích budou záležitosti týkající se cyklistické dopravy doloženy v rámci dokumentace záměru pro územní řízení (samostatné oboustranné cyklopruhy však bude pravděpodobně problém umístit z prostorových důvodů; případné parkování mezi stromy sníží počet parkovacích stání).

Relevantní opatření týkající se cyklistické dopravy pro případ sledování varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

b) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve obecně uvádí, že v rámci další přípravy záměru je třeba se orientovat na minimalizaci kácení dřevin rostoucích mimo les (včetně řádné ochrany příslušných dřevin v etapě výstavby) a maximální kompenzaci kácené zeleně, a to v dohodě s Městskou částí Praha 6.

Detailnější řešení týkající se zeleně budou předmětem dokumentace záměru (pro územní řízení), resp. v rámci projektové dokumentace (pro stavební řízení).

Pokud jde o nesouhlas s kácením dřevin:

- pozemek parc. č. 1323/1 v k.ú. Liboc – strom je v kolizi s přeložkou teplovodu, který z důvodu ostatních inženýrských sítí nelze přeložit v jiné trase (strom má průměr kmene 9 cm);
- pozemek parc. č. 1052/1 v k.ú. Liboc – ve variantě 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou stromy v kolizi s rozhledovým trojúhelníkem křižovatky, ve variantě 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích stromy není třeba kácet;
- pozemek parc. č. 1054 v k.ú. Liboc – bude prověřena úprava napojení ulice Navigátorů na ulici Evropská;

- pozemek parc. č. 2241/1 v k.ú. Ruzyně – bude upravena poloha kanalizace, strom nebude třeba kácet.

Relevantní opatření týkající se zeleně jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

2. Vyjádření Městské části Praha 6

(č.j.: MČ P6 032774/2014 ze dne 7. 5. 2014)

Podstata vyjádření

S dokumentací a s realizací záměru se souhlasí za splnění následujících podmínek.

1. Z hlediska územního rozvoje.

- a) Podporujeme variantu č. 2 s jednosměrným provozem aut v ulici Vlastina v úseku ulic Evropská – U Silnice a to ve směru z centra města na západ.
- b) Zároveň akceptujeme nutnost zřízení nové křižovatky ulic U Silnice x Evropská, umožňující pouze pravé odbočení ve směru do města.
- c) Požadujeme do projektu zahrnout náhradu rušených parkovacích míst.
- d) Vedení ulic Vlastina od Evropské k ulici U Silnice v režimu snížené intenzity dopravy a realizace nové křižovatky ulice U Silnice s ulicí Evropská se zachováním vzrostlé zeleně v ulici Vlastina v co největším rozsahu.
- e) Vedení ulic Vlastina od ulice U Silnice k ulici Drnovská se středovou alejí s vedením tramvajové trati oboustranně podél středového pásu, jedním jízdním pruhem oboustranně pro automobilovou dopravu, dále s oboustranným parkovacím pruhem s podélným parkováním, uliční profil o šíři 7,5 m je ukončen oboustranně vedeným chodníkem a zeleným pásem.
- f) V celém rozsahu stavby doplnit vhodně vytipované přechody či stavebně upravená místa pro přecházení.
- g) Přřešit prostor stávajícího náměstí Evropská x Vlastina a tento prostor urbanizovat, doporučujeme akcentovat i diagonální pěší vazbu podél tramvajové trati a řešit celkový návrh koncepce tohoto veřejného prostranství jako náměstí včetně umístění a doplnění přechodů pro pěší, odpočinkových ploch, tj. laviček, dalšího městského mobiliáře a drobné architektury.
- h) Doplnit stromořadí i do ulice Drnovská a upravit návrh technického vybavení tak, aby toto řešení umožňoval.
- i) Vedení tramvajové trati a úpravy v křižovatce s ulicí Drnovská připravit tak, aby umožnily v nejbližší budoucnosti uvažované alternativní ukončení trati jižním směrem, tj. k přímému přestupu tram – železnice (vedení jedné linky ze dvou uvažovaných).
- j) Věcně i časově koordinovat prodloužení tramvajové trati s plánovanou transformací industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť, tj. území jižně od trati, včetně umístění tramvajových zastávek a přechodů v místě uvažovaného komunikačního napojení projednávané zástavby.
- k) Záměr nadále věcně i časově koordinovat s modernizací trati Praha – Kladno.

2. Z hlediska dopravy a životního prostředí.

- a) Jako podmiňující investici vybudovat kapacitní parkoviště (cca 150 - 200 míst) pro rezidenty řešené oblasti (vypořádání připomínek ohledně snížení kapacity pouze o 84 parkovacích stání je zcela nedostatečné – dochází k úbytku min. 130 parkovacích míst, zrušeno je stávajících cca 210 a nově budováno cca 80).

- b) Doporučuje se zabývat se dále variantou 2 a prověřit možnost vzniku záchytného parkoviště typu P+R v blízkosti navrhované smyčky Dědinská.
- c) Zabývat se podrobně úpravou stávajících tras povrchových linek MHD tak, aby bylo dosaženo zlepšení cestovních vazeb v rámci celého systému PID (k zavedení úprav musí být provedena dostatečná analýza a změny projednány s městskou částí). Umožnění průjezdu BUS linek v relaci Evropská – Vlastina – Drnovská – západní část Prahy považujeme i nadále za potřebné a žádoucí. Doporučujeme odborně prověřit možnosti realizace BUS obratiště v prostoru stávající zastávky Sídliště Na Dědině pro možnost ukončení autobusových linek MHD z oblasti Prahy 17, případně letiště a OC Šestka v blízkosti veřejné vybavenosti.
- d) Upřednostňujeme zřízení BUS zastávek Ciolkovského a Sídliště Na Dědině mimo jízdní pruh (zálivová zastávka) nebo na tramvajovém pruhu. Obdobně prověřit společnou zastávku BUS+TRAM Divoká Šárka ve směru do centra (včetně prověření možného problematického pravého odbočení do ulice Libocká). Příchod k obratišti přes ulici Drnovská vhodným způsobem zabezpečit a zvážit možnost zřízení dalšího přechodu v úrovni ulice Drnovská. Doložit návrh budoucího řešení širších dopravních vztahů v oblasti (úprava směrovosti komunikací), především severně od ulice Vlastina, se zaměřením na eliminaci nežádoucí průjezdné automobilové dopravy ve směru k nové křižovatce na Evropské.
- e) Dopady ze stavební činnosti bude nezbytné minimalizovat při definování podmínek stavebního povolení.
- f) Rozsah kácení bude upřesněn především se zřetelem na vybranou variantu výhledového dopravního řešení v lokalitě. Požaduje se ochrana stávající vzrostlé zeleně při stavebních pracích a zajištění údržby zeleně po dobu 5 let.
- g) Trvá se na plnění protihlukových opatření uvedených v tabulce D.3 části D.I.3.1. dokumentace a provedení kontrolního měření hluku.
- h) Splnit všechna doporučení uvedená v části D.4 dokumentace – opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů.

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým podmínkám souhlasu s dokumentací a realizací záměru se uvádí následující.

ad 1. Z hlediska územního rozvoje:

- a) **Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.**
- b) **Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad. 1 a) tohoto vypořádání vyjádření.**

- c) Pokud jde o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území v důsledku realizace záměru, které je vyčísleno na 84 parkovacích stání (viz str. 32 dokumentace), ve vztahu k vyjádřením obdržným k dokumentaci se na základě vyžádaných údajů uvádí, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Proto může docházet k rozdílům ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání. Z věcného hlediska je však zásadní, aby v zájmovém území byl deficit parkovacích stání řešen, a to nejen ve vztahu k realizaci posuzovaného záměru výstavby tramvajové trati. Z tohoto hlediska se jako optimální jeví řešit deficit parkovacích stání výstavbou parkoviště (např. parkovacího domu, montované nadstavby nad stávajícími parkovacími plochami), jehož kapacita bude stanovena ve vazbě na celkové potřeby zájmového území s tím, že tato stavba bude realizována jako samostatná investice (aby se ve vztahu k plánovanému využití financování z evropských fondů nezvýšily náklady na výstavbu tramvajové trati) a že bude časově koordinována s výstavbou tramvajové trati tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území (investora stavby parkoviště určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy).

Relevantní opatření týkající se řešení deficitu parkovacích stání v zájmovém území je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- d) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad. 1 a) tohoto vypořádání vyjádření s tím, že v rámci další přípravy záměru je třeba se orientovat na minimalizaci kácení dřevin rostoucích mimo les (včetně řádné ochrany příslušných dřevin v etapě výstavby) a maximální kompenzaci kácené zeleně, a to v dohodě s Městskou částí Praha 6.

Relevantní opatření týkající se zeleně jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- e) Požadavek bude řešen v rámci další přípravy záměru.

Relevantní opatření týkající se vedení tramvajové trati ulicí Vlastina od ulice U Silnice k ulici Drnovská je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- f) Požadavek bude řešen v rámci další přípravy záměru.

Relevantní opatření týkající se doplnění vhodně vytipovaných přechodů či stavebně upravených míst pro přecházení v celém rozsahu stavby je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- g) Požadavek bude řešen v rámci další přípravy záměru.

Relevantní opatření týkající se přeřešení a urbanizace prostoru stávajícího náměstí Evropská x Vlastina je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- h) S prostorem pro stromovou alej podél ulice Drnovská se počítá (viz str. 31 dokumentace), požadavek bude řešen v rámci další přípravy záměru.

Relevantní opatření týkající se stromořadí podél ulice Drnovská je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- i) Geometrie tramvajové trati je pro možnost alternativního ukončení trati jižním směrem (tj. k přímému přestupu tram – železnice) navržena.

Relevantní opatření týkající se možnosti alternativního ukončení trati jižním směrem je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- j) Záměr tramvajové trati je s transformací industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť zkoordinován podle úrovně znalostí o budoucí podobě území (v současnosti je pro transformované území zpracována urbanistická studie “Transformace industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť Prahy 6“, na základě níž by měl být podán návrh na změnu Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy).

Relevantní opatření týkající se koordinace záměru s transformací industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- k) Z věcného hlediska se uvádí, že po realizaci rychlodráhy na letiště a vybudování prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3 vznikne přestupní vazba v zastávce Dlouhá Míle. Navržené řešení tramvajové trati v křižovatce ulic Drnovská - Vlastina umožňuje v budoucnu vybudování odbočky tramvaje k železniční stanici Ruzyně. Časová koordinace je však vzhledem ke stavu přípravy modernizace trati Praha – Kladno problematická.

Relevantní opatření týkající se koordinace záměru s modernizací trati Praha – Kladno je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad 2. Z hlediska dopravy a životního prostředí:

- a) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad. 1 c) tohoto vypořádání vyjádření.

- b) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad. 1 a) tohoto vypořádání vyjádření s tím, že parkoviště typu P+R v blízkosti navrhované smyčky Dědinská musí být realizováno jako samostatná investice - viz i komentář v bodě ad. 1 c) tohoto vypořádání vyjádření.

- c) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že linkové vedení MHD v Praze stanovuje Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID) ve spolupráci s městskými částmi.

- d) Požadavky budou řešeny v rámci další přípravy záměru.

Relevantní opatření týkající se řešení zastávek, přechodu v úrovni ulice Drnovská a směrovosti komunikací jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

K problematice umístění autobusové zastávky v jízdním pruhu se obecně sděluje, že ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – část 1: Navrhování zastávek umístění zastávky v jízdním pruhu upřednostňuje vyjma komunikací skupiny A a B. Důvody jsou následující:

- vhodné dopravně bezpečnostní řešení, zejména ochrana chodců při přecházení vozovky (toto řešení znemožňuje objetí autobusu, které je často důvodem střetu vozidel s chodci);
 - přispívá ke zklidňování dopravy;
 - upřednostňuje hromadnou dopravu před individuální automobilovou dopravou.
- e) Relevantní opatření týkající se opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví v etapě výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
- f) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve obecně uvádí, že v rámci další přípravy záměru je třeba se orientovat na minimalizaci kácení dřevin rostoucích mimo les (včetně řádné ochrany příslušných dřevin v etapě výstavby) a maximální kompenzaci kácené zeleně, a to v dohodě s Městskou částí Praha 6.
Relevantní opatření týkající se zeleně včetně požadavku k zajištění údržby nově vysázené zeleně po dobu 5 let jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
- g) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že relevantní protihluková opatření (včetně kontrolního měření hluku) rezultující z posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
- h) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultující z posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

3. Vyjádření Hygienické stanice hl. m. Prahy (č.j.: HSHMP 17358/2014 ze dne 9. 5. 2014)

Podstata vyjádření

Požadují se následující doplnění dokumentace.

1. Vyjádření zpracovatele hlukové studie k nastavení odrazu fasád (není jasné, zda neuvažování odrazu znamená pouze export výsledků ve výpočtových bodech bez uvažování odražené zvukové vlny v příslušném bodě nebo pro hodnocení dosti závažné celkové neuvažování odrazů od budov). Preferuje se tabulkové vyjádření s jednoznačně definovaným nastavením modelu pro odrazy akustických vln od přilehlých fasád a následnou korekcí pro umístění výpočtového bodu dle Metodického návodu Ministerstva zdravotnictví pro hodnocení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb č.j.: 62545/2010-OVZ-32.3-1. 11. 2010
2. Doložení vstupních parametrů akustické studie měření (není patrné, zda bylo provedeno nastavení výpočtového modelu na základě provedených měření hluku v předmětné lokalitě).
3. Prověření varianty vedení tramvajové trati po Evropské ulici (tato varianta je řešena pouze v rámci dojezdových časů; z hlediska dopravně-inženýrského řešení by v předmětné

lokalitě nemuselo dojít ke změně dopravního režimu a provoz tramvajové trati by případně mohl být uvažován bez omezujících předpokladů).

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým záležitostem se na základě vyžádaných údajů uvádí následující.

- ad 1. Výpočet byl v rámci akustické studie proveden v souladu s Metodickým návodem Ministerstva zdravotnictví pro hodnocení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb č.j.: 62545/2010-OVZ-32.3-1. 11. 2010, tj. výpočet zohledňuje veškeré odrazy od terénu, fasád a jiných překážek, s výjimkou odrazu od fasády, před kterou je umístěn daný výpočtový bod, do tohoto jednoho výpočtového bodu.
- ad 2. Kalibrační měření bylo použito k ověření nastavení výpočtového modelu na základě hodnot zjištěných v dané lokalitě a hodnot pro jednotlivé typy tramvajů.
- ad 3. Varianty vedení tramvajové trati při ulici Evropská jsou v dokumentaci (viz část B.I.5. dokumentace) uvedeny pro komplexnost v přehledu zvažovaných variant, které byly řešeny v rámci „Vyhledávací studie obsluhy letiště Ruzyně tramvajovou tratí“ (viz str. 37 dokumentace). Vlastní záměr tramvajové trati však byl v oznámení záměru a dokumentaci předložen jako invariantní, a to na základě výběru oznamovatele záměru (jedním z cílů záměru je redukce stávající autobusové dopravy a z hlediska dopravní obsluhy je prioritou obsluha přilehlé obytné zástavby, což vedení tramvajové trati při ulici Evropská nesplňuje).

- 4. **Vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Praha** (č.j.: ČIŽP/41/IPP/1312306.002/14/PVZ ze dne 25. 4. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Z hlediska odpadového hospodářství nejsou k dokumentaci připomínky.
- b) Z hlediska ochrany ovzduší nejsou k dokumentaci připomínky.
- c) Z hlediska ochrany vod nejsou k dokumentaci připomínky.
- d) Z hlediska ochrany přírody nejsou k dokumentaci připomínky. Upozorňuje se, že v případě výskytu zvláště chráněných druhů živočichů je k záměru třeba požádat si o výjimku podle ustanovení § 57 zákona č. 114/1992 Sb. a že podle vyhlášky č. 189/2013 Sb. je u stromořadí (i u „podměrečných dřevin“) nutné povolení k jejich pokácení.

Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad b) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad c) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad d) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že se jedná o upozornění na povinnosti vyplývající z příslušných obecně závazných právních předpisů, které

musí oznamovatel respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována).

5. Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí
(SZn.: S-MHMP-0834253/2013/3/OZP/VI ze dne 13. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu se uvádí, že stavbou je dotčen zemědělský půdní fond a že o odnětí pozemků ze zemědělského půdního fondu je nutné požádat v souladu s ustanovením § 18 zákona č. 334/1992 Sb.
- b) Z hlediska lesů a lesního hospodářství nejsou k záměru připomínky.
- c) Z hlediska nakládání s odpady se připomíná, že od 1. 10. 2013 shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu podle § 16 odst. 3 zákona č. 185/2001 Sb. a dále, pokud zemina a jiné přírodní materiály nebudou použity v místě stavby, je původce odpadu povinen je předat oprávněné osobě k jejich převzetí podle § 12 odst. 3 zákona č. 185/2001 Sb.
- d) Z hlediska ochrany ovzduší je návrh prodloužení tramvajové trati z ulice Evropská na sídliště Dědina při obou variantách dopravního řešení automobilové dopravy v přílehlých ulicích přínosný. Provedené hodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší považuje orgán ochrany ovzduší za dostatečné a nemá k němu zásadní připomínky. Z hlediska ochrany ovzduší se jedná o žádoucí rozvoj kolejové dopravy, který je plně v souladu s příslušným opatřením v rámci platného Integrovaného krajského programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší, realizovaného dlouhodobě na území města.
- e) Z hlediska ochrany přírody a krajiny nejsou k dokumentaci připomínky.
- f) Z hlediska myslivosti nejsou k dokumentaci připomínky.
- g) Z hlediska ochrany vod nejsou k dokumentaci připomínky.

Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že se jedná o povinnost vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována).**
- ad b) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.**
- ad c) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že se jedná o skutečnosti, resp. povinnosti, vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována).**

- ad d) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad e) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad f) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad g) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

6. **Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru památkové péče**
(č.j.: S-MHMP 505985/2014/Rad ze dne 5. 5. 2014)

Podstata vyjádření

Dotčené nemovitosti leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. Záměr je však na území s archeologickými nálezy a stavebník má povinnost podle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. vůči Archeologickému ústavu (stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést záchranný archeologický výzkum).

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že se jedná o povinnosti vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována).

Relevantní opatření týkající se event. archeologických nálezů je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

7. **Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru dopravních agend**
(č.j.: S-MHMP 505993/2014/ODA-O4/Dů ze dne 14. 4. 2014)

Podstata vyjádření

Z hlediska zájmů sledovaných odborem dopravních agend nejsou zásadní námitky, které by ovlivnily výsledky vlivu stavby na životní prostředí za podmínky, že nadále bude sledována varianta č. 1, tedy všesměrové připojení komunikace Navigátorů na komunikaci Evropská a vybudování křižovatky Evropská – Radistů.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr

varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

Relevantní opatření týkající se ochrany životního prostředí a veřejného zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

8. **Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru rozvoje a financování dopravy**
(č.j.: MHMP 506005/2014 ze dne 7. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Stanovisko odboru rozvoje a financování k oznámení záměru (uvedené na str. 6 dokumentace) vychází z výkresu C.2 – Celkový situační výkres Varianta 2 (10/2013). Upozorňujeme, že některé další situace jsou odlišné a datované dřívějším datem a tudíž předpokládáme, že jsou již překonané. Doporučujeme situace časově sjednotit, případně okomentovat v textu.
- b) Při vypořádání připomínek odboru rozvoje a financování k oznámení záměru je odkazováno na část D.IV dokumentace, ale tato část se oblasti našich připomínek nevěnuje vůbec a to ani v obecné rovině. Proto žádáme o rozšíření části D.IV o informaci, že v návazných krocích projektové přípravy budou připomínky odboru rozvoje a financování zohledněny v maximální možné míře.
- c) Ke konkrétním připomínkám uvádíme následující (dle zachovaného pořadí).
1. V situaci C.2 Varianta 2 je zakresleno. Odkazujeme na obecné stanovisko, že v části D.IV dokumentace není tento požadavek zohledněn.
 2. Žádáme o podložení tvrzení vyjádřením územněplánovacích orgánů, ať již ÚMČ Praha 6 nebo IPR HMP.
 3. Nově navržený přechod pro chodce mezi zastávkami Ciolkovského a Sídliště Na Dědině je vyznačen přes tramvajovou trať, jízdní pruh pro vozidla a parkovací záliv současně a proto není v souladu s příslušnou normou. Považujeme za nezbytné místo ošetřit prvkem zklidnění dopravy, nejlépe ochranným ostrůvkem mezi jízdním pruhem a tramvajovou tratí na úkor parkovacího zálivu. Současně, vzhledem k předpokládaným intenzitám, považujeme za výhodnější místo pro přecházení při realizaci stejných prvků jako při realizaci opatření ke zklidnění dopravy navržených pro chodce. Odkazujeme na obecné stanovisko, že v části D.IV dokumentace není tento požadavek zohledněn.
 4. Žádáme o poskytnutí prověření nemožnosti umístění dělicího ostrůvku z prostorových důvodů. Upozorňujeme, že podoba komunikace má navádět ke vhodnému chování uživatelů ve vztahu k významu komunikace. Na komunikacích, které nemají tranzitní charakter, by měly být umístěny prvky zklidňování dopravy. Směrové šikany jsou z hlediska hluku výhodnější než zpomalovací prahy.
 5. Odkazujeme na obecné stanovisko, že v části D.IV dokumentace není tento požadavek zohledněn.
 6. Odkazujeme na obecné stanovisko, že v části D.IV dokumentace není tento požadavek zohledněn.
 7. Odkazujeme na obecné stanovisko, že v části D.IV dokumentace není tento požadavek zohledněn. Pátevní cyklistické trasy předpokládají kvalitní infrastrukturu, kterou je

někdy velmi obtížné doplnit do dokumentace v pokročilejších fázích přípravy. Proto žádáme o zapracování nejpozději ve stupni dokumentace k územnímu rozhodnutí.

Vypořádání vyjádření

ad a) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že dokumentace je v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. prakticky již uzavřeným dokumentem (výstupem z tohoto posuzování je stanovisko vydané podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb.). Proto detailnější řešení záměru a případné zpřesnění údajů o záměru včetně zapracování požadavků rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. musí být provedeno v rámci dokumentace záměru (pro územní řízení), resp. v rámci projektové dokumentace (pro stavební řízení).

Pokud se jedná o přílohovou část dokumentace, přílohy jsou datovány podle data zpracování přílohy.

Relevantní opatření rezultující z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad b) Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že podmínky, které zohledňovaly požadavky odboru rozvoje a financování dopravy Magistrátu hl. m. Prahy (viz str. 6 dokumentace) nedopatřením vypadly při kompletaci dokumentace z části D.IV. dokumentace.

Ve vztahu k požadavku na rozšíření části D.IV. dokumentace se odkazuje na komentář v bodě ad a) tohoto vypořádání vyjádření.

Relevantní opatření týkající se požadavků odboru rozvoje a financování dopravy Magistrátu hl. m. Prahy je zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad c) K jednotlivým záležitostem se na základě vyžádaných údajů uvádí následující.

1. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad b) tohoto vypořádání vyjádření.

2. Útvar rozvoje hl. m. Prahy, resp. Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, ani Městská část Praha 6 v žádném svém stanovisku pění vazbu přes ulici Vlastina (křižovatka ulic Vlastina - Drnovská) nepožadují ani nedoporučují.

3. Došlo k chybě v grafické příloze. V situacích není vyznačen chodníkový mys, kterým bude přerušen parkovací pruh a také není vyznačen chodník přes střední zelený pás. S tímto řešením se však počítá, což potvrzuje naznačené vodorovné dopravní značení.

Vzhledem k obsahu vyjádření se dále odkazuje na komentář v bodě ad b) tohoto vypořádání vyjádření.

4. Prověření nemožnosti umístění dělicích ostrůvků z prostorových důvodů (přechody pro chodce Vlastina - Mladčina a Vlastina - U Silnice) bude poskytnuto v rámci dokumentace záměru (pro územní řízení).

Vzhledem k obsahu vyjádření se dále odkazuje na komentář v bodě ad b) tohoto vypořádání vyjádření.

5. Dopravní značení bude dořešeno v projektové dokumentaci (pro stavební řízení) na základě požadavků Policie ČR a odboru dopravních agend Magistrátu hl. m. Prahy.

Vzhledem k obsahu vyjádření se dále odkazuje na komentář v bodě ad b) tohoto vypořádání vyjádření.

6. **Dopravní značení bude dořešeno v projektové dokumentaci (pro stavební řízení) na základě požadavků Policie ČR a odboru dopravních agend Magistrátu hl. m. Prahy.**

Vzhledem k obsahu vyjádření se dále odkazuje na komentář v bodě ad b) tohoto vypořádání vyjádření.

7. **Infrastruktura ve vztahu k páteřním cyklistickým trasám A16 a A34 bude dořešena v rámci dokumentace záměru (pro územní řízení).**

Vzhledem k obsahu vyjádření se dále odkazuje na komentář v bodě ad b) tohoto vypořádání vyjádření.

9. Vyjádření spolku Pražské ekologické centrum

(ze dne 7. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Za stále naprosto nedostatečné považujeme zpracování návrhu tramvajové trati pouze v jedné variantě. Záměr není zpracován ve více variantách, ať již prostorového nebo technického uspořádání, a posouzení variant a výběr nejvhodnější z nich tak není kvalitně provedeno. Např.:
1. Jde-li o zajištění dopravní obslužnosti, není provedeno kvalitní srovnání autobusové a nově uvažované tramvajové trati (tvrzení o zrychlení dopravy do centra není podloženo reálnými hodnotami).
 2. Jde-li o zajištění dopravní obslužnosti letiště, není zvažováno vedení tramvajové trati středem nebo po severním okraji ulice Evropská směrem k ulici Drnovská (tvrzení o zásahu do přírodního parku Divoká Šárka je nesmyslné).
 3. Charakter pouhé deklarace má tvrzení, že po prodloužení tramvajové trati k terminálu 3 letiště bude tato trať využívána k přepravě pouze osob na letišti pracujících a nikoliv pro pasažéry letecké přepravy.
 4. Z hlediska technického provedení není uvažována varianta provedení tramvajové trati alespoň v některých úsecích jako jednokolejné s občasným prostorem k vyhýbání souprav (v dokumentaci je uvedeno, že to neumožňuje ČSN, ta ale není konkretizována a tvrzení není přezkoumatelné).
- b) Zdůvodnění potřeby záměru je stále nepřesvědčivé (záměr nezvyšuje přepravní kapacitu a ani nepředpokládá nutnost zvýšení; záměr podstatným způsobem nezrychluje přepravu a nezlepšuje komfort přepravy; naopak záměr snižuje stávající vysokou operativnost veřejné dopravy při mimořádných událostech, na které dokážou autobusy reagovat bezprostředně).
- c) Hodnocení variant vyžádané závěrem zjišťovacího řízení je provedeno formálně (pro tramvajovou trať je 1 varianta, jejíž hodnocení neobsahuje přehledné a kvantifikované srovnání se stávajícím stavem; návrhy dopravních opatření jsou ve 2 variantách, jsou porovnány nekvalifikovaně, pouze slovním popisem podle dvou kritérií - dopady na kvalitu ovzduší a změny v hlukové zátěži; chybí hodnocení podle kritérií, která dokážou kvantifikovat vlivy v oblasti pohody pobytu a bydlení, sociální spokojenosti apod.).
- d) Zcela nedostatečně je odůvodněn záměr částečně nebo úplně uzavřít pro individuální automobilovou dopravu v ulici Vlastina v úseku Radčina - U Silnice (tvrzení, že je nutné

zde zachovat „komorní zónu“ s dvouřadou alejí stromů je pěkné, ale v zásadě jde o neodůvodněnou šikanu obyvatel ochranou prvku, který je upravitelný; oblast je pravděpodobně nejméně komorní z celého průběhu ulice Vlastina a nelze na ní způsobit vážnější škody; změnou projektu, např. zúžením chodníků a přesunutím nové výstavby dále od komunikace lze získat dostatečnou šířku pro souběžné vedení tramvajové trati a dvou jízdnic pro automobily; vedením trati bez trávníku, ale s pevným povrchem lze v úseku zavést i režim částečné jízdy po kolejích).

- e) Realizací záměru dojde k podstatnému omezení parkovacích míst dostupných pro obyvatele sídliště (mezi ulicemi Drnovská a Hodčína ubude cca 90 – 120 parkovacích míst). Projekt s tímto problémem nepočítá a nepředkládá žádná kompenzační opatření (projekt snižuje počet dostupných parkovacích míst pod hodnoty, které požaduje vyhláška hl. m. Prahy č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy).
Městská část Praha 6 zadala studii proveditelnosti zvýšení počtu parkovacích míst a její výsledky by měly být v záměru také zohledněny a tento záměr by měl být posouzen minimálně v rozsahu zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb.
- f) Dokumentace nereflektuje další záměry veřejné správy v bezprostředním okolí, např.:
1. Prodloužení navrhované tramvajové trati k plánované zastávce rychlodráhy v prostoru Ruzyně (změní vytiženost tramvajové trati a zvýší požadavky na přepravu v nočních hodinách; totéž lze očekávat i u prodloužení trati k terminálu 3 letiště).
 2. Výstavba obchodního centra v prostoru Drnovská, Evropská, dálniční okruh severně od smyčky Drnovská (změní požadavky na intenzitu a kapacitu individuální i hromadné dopravy).
 3. Výstavba kapacitního parkoviště (cca 340 míst) u výše uvedeného záměru obchodního centra (změní požadavky na dopravu).
 4. Záměr Městské části Praha 6 dosáhnout změny územního plánu jižně od tramvajové trati v úseku U Silnice - Drnovská pro výstavbu sídelního útvaru s 10 – 15 tis. obyvateli v prostoru stávajících skladů a vojenského útvaru (změní jak požadavky na dopravu, tak množství lidí zasažených doprovodnými vlivy).
- g) Žádáme, aby byly do stanoviska zahrnuty tyto podmínky:
1. Nevydat územní rozhodnutí ani stavební povolení na výstavbu tramvajové trati bez vyřešení náhrady úbytku parkovacích míst v předstihu před výstavbou trati.
 2. Upravit projekt tak, aby v ulici Vlastina v úseku Radčína - U Silnice byl zachován obousměrný průjezd pro osobní automobilovou dopravu (zúžení chodníků, posun nebo odstranění dřevin), a následně z projektu vypustit propojky ulic Navigátorů (Rádiová a U Silnice) s ulicí Evropskou.
 3. Nebude-li požadavek č. 2. akceptován, žádáme provedení samostatného zjišťovacího řízení na výstavbu propojek s ulicí Evropská (záměr v kategorii II/9.1 přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb.).
 4. Jako závaznou podmínku pro realizaci záměru uložit zákaz provozu tramvajové trati v úseku Divoká Šárka – Dědinská v nočních hodinách (24.00 – 04.00).
- h) Doporučujeme dokumentaci doplnit o kvalitnější hodnocení možných variant s kvantifikacemi a použitím kritérií, která zohledňují i dopady v psychické a sociální oblasti (pohoda bydlení, spokojenost obyvatel, spokojenost cestujících apod.). Při zpracování je možné vycházet z postojů zachycených v anketách zadaných Městskou částí Praha 6.

Vypořádání vyjádření

ad a) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že záměr tramvajové trati je z hlediska umístění trati (prostorového uspořádání tramvajové trati) předložen jako invariantní, zatímco řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je navrženo ve dvou variantách.

Protože podle zákona č. 100/2001 Sb. není zpracování variant řešení záměru obligatorní, předložené řešení záměru v dokumentaci je možno považovat s ohledem na výsledky „Vyhledávací studie obsluhy letiště Ruzyně tramvajovou trati“ (viz str. 37 dokumentace) za dostačující k uzavření posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Pro úplnost se dále uvádí, že pokud jde o tři konstrukční uspořádání trati - viz str. 45 dokumentace (odlišná konstrukční uspořádání trati v příslušných úsecích trati, tj. v úseku ulic Evropská a Vlastina až po křižovatku ulic Vlastina – U Silnice; mezi křižovatkami ulic Vlastina - U Silnice a Vlastina – Drnovská; podél ulice Drnovská), nejedná se o variantní řešení, nýbrž příslušná technická řešení trati.

K jednotlivým záležitostem se dále na základě vyžádaných údajů uvádí následující.

1. Hodnoty jízdních dob z letiště jsou převzaty z „Vyhledávací studie obsluhy letiště Ruzyně tramvajovou trati“ a z projektu „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Ruzyně“.

Údaje o zrychlení dopravy z lokality Dědina k budoucí stanici metra Veveřavín byly zjištěny porovnáním vypočtené cestovní doby nové tramvajové trati a stávajících jízdních řádů. V tomto porovnání není zohledněno případné ovlivnění autobusové dopravy dopravní situací na komunikační síti.

2. Varianty vedení tramvajové trati při ulici Evropská jsou v dokumentaci (viz část B.I.5. dokumentace) uvedeny pro komplexnost v přehledu zvažovaných variant, které byly řešeny v rámci „Vyhledávací studie obsluhy letiště Ruzyně tramvajovou trati“ (viz str. 37 dokumentace). Vlastní záměr tramvajové trati však byl v oznámení záměru a dokumentaci předložen jako invariantní, a to na základě výběru oznamovatele záměru (jedním z cílů záměru je redukce stávající autobusové dopravy a z hlediska dopravní obsluhy je prioritou obsluha přilehlé obytné zástavby, což vedení tramvajové trati při ulici Evropská nesplňuje).

Pokud jde o zásah do přírodního parku Divoká Šárka, není zásadní (zásah je přibližně 450 m² v místě naproti ulici Radistů a 4 300 m² u MÚK Pražský okruh – R7 – Evropská).

3. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nepředpokládá provozování noční tramvajové linky ani po prodloužení trati k Terminálu 3 letiště (i po event. prodloužení tramvajové trati bude třeba noční autobusovou linkou obsloužit Terminály 1 a 2 letiště, zajistit tangenciální propojení s Petřinami a Smíchovem s dalším pokračováním do centra města tak, jako to v současnosti zajišťuje autobusová linka 510). Zavedení noční tramvajové linky k Terminálu 3 letiště proto nebude potřeba.

Tvrzení v dokumentaci není zcela přesné. Po prodloužení tramvajové trati lze předpokládat její využití pasažéry Terminálu 3 (soukromé lety). Pro pasažéry letecké přepravy Terminálů 1 a 2 však vzhledem k nutnosti přestupu na další druh dopravy s cílem u těchto terminálů není využití tramvaje výhodné.

4. Jedná se o ČSN 73 6405 Projektování tramvajových tratí.

ad b) Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru je třeba nejprve konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Zkrácení jízdní doby o 3 – 4 minuty je časová úspora 28% - 33% při cestě na metro (Veleslavin). Při každodenní dojíždě (pracovní dny) do zaměstnání nebo do školy to znamená roční časovou úsporu 26 – 34,5 hodiny pro každého cestujícího. Do časové úspory není započteno případné zdržení autobusů při kongescích.

Zlepší se komfort přepravy, nabídka přepravní kapacity, rychlost a zejména spolehlivost. Naopak autobusová doprava je negativně ovlivňována všemi mimořádnými událostmi na silniční síti (dopravní špičky, dopravní nehody). Při cestě na metro odpadne pro větší část relací přestup z autobusu na tramvaj.

ad c) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že záměr tramvajové trati je z hlediska umístění trati (prostorového uspořádání tramvajové trati) předložen jako invariantní, zatímco řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je navrženo ve dvou variantách s tím, že vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou v relevantních aspektech hodnoceny ve vztahu k nulové variantě (tj. bez realizace předloženého záměru), která tak představuje zároveň variantu referenční.

Řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, které je navrženo ve dvou variantách, není porovnáno nekvalifikovaně a pouze slovním popisem. Vlivy výhledového dopravního režimu jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Vzhledem k charakteru záměru je proto hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví provedené v dokumentaci zcela dostačující.

Pokud se jedná o požadavek k hodnocení podle kritérií, která dokážou kvantifikovat vlivy v oblasti pohody pobytu a bydlení a sociální spokojenosti je třeba nejprve uvést, že dosud nejsou k dispozici příslušné metodiky, na základě kterých by bylo možno kvantifikovat vlivy záměru na faktory pohody a sociální spokojenosti. Ve vztahu k posuzovanému záměru je však možno zároveň konstatovat, že tramvajová trať je běžnou, každodenní záležitostí, která nemá

(samozřejmě při adekvátním řešení i z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví) negativní vliv na faktory pohody a psychiku (nejedná se o mimořádnou záležitost, obyvatelé se s provozem tramvaje běžně setkávají). Naopak, pokud se jedná o spokojenost obyvatel, tramvajovou dopravu je možné považovat za pozitivně vnímanou (v místech, kde byla tramvajová trať zavedena, např. Barrandov, je silně využívána a slouží místním obyvatelům).

ad d) Pokud se jedná o navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina (viz varianty 1 a 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že toto řešení bylo zvoleno vzhledem k prostorovým podmínkám neumožňujícím zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánů, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina umožní zjednodušení dopravních vazeb a zklidnění dopravy v okolí ulice Vlastina. Důsledkem tohoto řešení je pak přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je právě rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

ad e) Pokud jde o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území v důsledku realizace záměru, které je vyčísleno na 84 parkovacích stání (viz str. 32 dokumentace), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Proto může docházet k rozdílům ve

vyčíslení počtu snížení parkovacích stání. Z věcného hlediska je však zásadní, aby v zájmovém území byl deficit parkovacích stání řešen, a to nejen ve vztahu k realizaci posuzovaného záměru výstavby tramvajové trati. Z tohoto hlediska se jako optimální jeví řešit deficit parkovacích stání výstavbou parkoviště (např. parkovacího domu, montované nadstavby nad stávajícími parkovacími plochami), jehož kapacita bude stanovena ve vazbě na celkové potřeby zájmového území s tím, že tato stavba bude realizována jako samostatná investice (aby se ve vztahu k plánovanému využití financování z evropských fondů nezvýšily náklady na výstavbu tramvajové trati) a že bude časově koordinována s výstavbou tramvajové trati tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území (investora stavby parkoviště určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy).

Relevantní opatření týkající se řešení deficitu parkovacích stání v zájmovém území je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Pro úplnost se dále uvádí, že zmiňovaná vyhláška hl. m. Prahy č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy nepředepisuje veřejné správě povinnost zajistit obyvatelům dostatečný počet parkovacích míst (vyhláška předepisuje stavebníkovi povinnost zajistit potřebný počet parkovacích míst dle funkčního využití stavby, např. bydlení, služby, na svém pozemku). Veřejný prostor nemá prioritně sloužit pro parkování. Nicméně u dříve realizovaných staveb parkování v jejich rámci nebylo většinou řešeno a veřejný prostor se tak většinou využívá k bezplatnému parkování. Od 1. 10. 2014 platí Pražské stavební předpisy (Nařízení, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hl. m. Praze).

- ad f) V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválená dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě,

jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).

ad g) K jednotlivým podmínkám se uvádí následující.

1. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad e) tohoto vypořádání vyjádření.
2. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad d) tohoto vypořádání vyjádření.
3. Zmiňované propojky s ulicí Evropská jsou součástí posuzovaného záměru (v rámci řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, které je navrženo ve dvou variantách) a jejich vliv na životní prostředí a veřejné zdraví je tedy hodnocen v dokumentaci.
4. Relevantní opatření týkající se omezení nočního provozu tramvajové trati je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad h) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad c) tohoto vypořádání vyjádření.

10. Vyjádření spolku Spolek pro Divokou Šárku

(ze dne 6. 5. 2014)

Podstata vyjádření

a) Podáváme nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky (chyby):

1. Neúplný rozsah posuzování ve vztahu k vynuceným následným opatřením a aktivitám. Dvě podstatné aktivity (vybudování dvou nebo jedné silniční propojky ulic Navigátorů, U Silnice a Radiové s ulicí Evropskou; zvýšení počtu parkovacích míst přesunutých na Prahu 6) související s realizací záměru a ovlivňující významným způsobem životní prostředí v dotčené oblasti nejsou předmětem posuzování a po realizaci záměru bude nevratně předurčeno jen významně omezené množství možných variant řešení.
2. Ve vztahu k požadavku ze závěru zjišťovacího řízení k podrobnému zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr se uvádí, že zdůvodnění je prakticky na stejné úrovni jako v oznámení. Dokumentace nezmiňuje plánované aktivity v okolí, které budou mít podstatný vliv na změnu podmínek (prodloužení navrhované tramvajové trati k plánované zastávce rychlodráhy v prostoru Ruzyně; výstavba obchodního centra v prostoru Drnovská, Evropská, dálniční okruh severně od smyčky Drnovská; výstavba kapacitního parkoviště s cca 340 místy u výše uvedeného záměru

obchodního centra; záměr Městské části Praha 6 dosáhnout změny územního plánu jižně od tramvajové trati v úseku U Silnice - Drnovská pro výstavbu sídelního útvaru s 10 – 15 tis. obyvateli v prostoru stávajících skladů a vojenského útvaru). Dokumentace stále věrohodně neodpovídá na otázku, proč realizovat záměr a jaké jsou jeho přínosy neboť stávající dopravní obslužnost území odpovídá potřebám a po zahájení provozu metra ve stanici Veleslavín se dále zrychlí; realizací záměru nedojde k žádnému podstatnému zlepšení kvality životního prostředí v oblasti hluku a znečištěné ovzduší, ale pouze k přesunutí více zatížení jinam do míst klidových; tvrzení, že realizací záměru bude zajištěna rychlejší a komfortnější doprava do centra není pravdivé, sníží se operativnost při mimořádných událostech; konstatování, že záměr bude hrazen z prostředků Evropských fondů se považuje za slabý a nepřesvědčivý argument). Dokumentace z hlediska vypovídací schopnosti nesplňuje požadavky zjišťovacího řízení.

3. Ve vztahu k požadavku ze závěru zjišťovacího řízení ke zpracování varianty režimu automobilové dopravy v území se uvádí, že nedošlo ke změnám v návrhu vlastní tramvajové trati, není řešeno, zda trať bude prodloužena a pokud ano, kam a kudy, nebyla prověřována možnost nezachovat v ulici Vlastina mezi ulicemi Evropská a U Silnice „komorní ráz“ a komunikaci zde rozšířit a zachovat stávající dopravní režim pro automobilovou dopravu. Navrhuje se posoudit a vyhodnotit i variantu zásahu v ulici Vlastina a její rozšíření v úseku mezi ulicemi Evropská a U Silnice za cenu rekonstrukce aleje stromů. Závažným nedostatkem je nedostatečně provedené vyhodnocení variant dopravního řešení (pouhá dvě kritéria, vlivy na ovzduší a hlukovou situaci, nepostihují skutečné dopady na území; chybí např. posouzení dopadů na kvalitu bydlení, kvalitu dopravní obslužnosti, dopady na životní prostředí vyvolané následnými opatřeními). Zarážející je rozpor v tom, že záměr má zajistit udržení kvalitního prostředí pro bydlení a přitom umožní zvýšení dopravní zátěže v oblastech, které na to nebyly koncipovány a nejsou na to adaptovány. Chybí popis metodiky vyhodnocení variant. Navrhuje se doplnit a rozšířit hodnocení variant o kritéria, která jsou podstatná pro obyvatele dané oblasti (kvalita života apod.).
4. Ve vztahu k požadavku ze závěru zjišťovacího řízení ke zohlednění veškerých relevantních připomínek k oznámení záměru se uvádí:
 - 4.1. Požadavek na vyhodnocení vlivu vibrací je odkázán na další stupně projektové dokumentace, což odporuje požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. Požaduje se doplnit dokumentaci o hodnocení vlivu vibrací na objekty a osoby v lokalitě.
 - 4.2. ČSN, podle které není jednokolejná trať realizovatelná, není v dokumentaci uvedena. Požaduje se doplnit odkaz na konkrétní ČSN, která problematiku závazně řeší.
 - 4.3. Úbytek parkovacích míst je stále uváděn ve výši 84 míst, což neodpovídá skutečnosti. Požaduje se upravit údaj podle skutečnosti.
 - 4.4. Zpracovatel konstatuje, že nebyla provedena měření hluku k ověření stávající akustické situace, které by zohlednilo celé území včetně sídliště Dědina. Požaduje se zajistit měření, které zjistí skutečnou úroveň hlukové zátěže v celém dotčeném území.
 - 4.5. Řešit úbytek parkovacích míst zpracovatel dokumentace odmítá, neboť to není úkolem od investora, úkolem záměru je napojit lokalitu městskou hromadnou dopravou. Požaduje se od záměru ustoupit, protože lokalita je už na městskou hromadnou dopravu napojena dostatečně.
 - 4.6. Noční tramvajová linka má být v době od 24.00 do 04.00 hod. ukončena ve stanici Divoká Šárka. Požaduje se vyřešit dopady na životní prostředí tak, aby trať mohla být provozována v průběhu celých 24 hodin, protože lze očekávat, že

ve skutečnosti k tomu v budoucnu dojde po prodloužení k terminálu letiště (tvrzení, že linka k tomuto terminálu nebude používána pasažéry je nedůvěryhodné a ekonomicky nesmyslné).

- 4.7. Jedním z axiomů záměru je zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina a zachování „komorního rázu“ v úseku mezi Evropskou a U Silnice. Požaduje se přehodnotit zásah v uvedeném prostoru, alej omezit na jednostranné stromořadí nebo druhou řadu posunout, mírně zúžit chodník apod. (problém je v daném prostoru řešitelný).
- 4.8. Zpracovatel uvádí, že navrhovaná dopravní opatření nebudou mít žádný významný vliv ve zvýšení dopravní zátěže v oblasti bývalé cihelny. To může být pravda, pokud nebude přímo propojena ulice U Silnice s ulicí Brodeckou (tím by stala ulice U Silnice tranzitní mezi Evropskou a Vypichem) a pokud nebude realizován projekt sídelního útvaru jižně od ulice Vlastina (tím by se stala spojovací komunikací pro dalších 10 – 15 tis. obyvatel). Požaduje se provést vyhodnocení dopadů i pro výše uvažované změny (nový sídelní útvar, nové propojení Břevnovské radiály a Evropské).
- 4.9. Zpracovatel uvádí, že záměr tramvajové trati je koordinován se záměrem „Modernizace trati Praha - Kladno“, ale není řečeno, co to znamená. Požaduje se obsahově upřesnit, o co jde při koordinaci.
- 4.10. Zpracovatel uvádí, že realizací záměru tramvajové trati dojde převážně k poklesu zátěže, jak imisní, tak hlukové. Není přehledné znázornění toho, kde se stav zlepší, kde zhorší a kolik to kde zasáhne obyvatel. Požaduje se doplnit netechnické shrnutí informací o záměru o prezentaci uvedených údajů.

b) Uvádí se shrnující analýza nedostatků:

1. Úbytek parkovacích míst není řešen.
2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí.
3. Otázka tranzitní dopravy není řešena.
4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina.
5. Argument zkvalitnění místní dopravní obsluhy hromadnou dopravou vybudováním tramvajové trati je nesmyslný, pravděpodobně pramenící z neznalosti oblasti či nutnosti najít argumenty na ospravedlnění nákladů na stavbu.
6. Přečody v oblasti tramvajové trati a silnice na Vlastině jsou nepřijatelným dopravně-bezpečnostním řešením.
7. Oblast cyklistických tras je v dokumentaci naprosto nedostatečně zpracovaná.
8. Autobusové zastávky Ciolkovského a Sídlíště Na Dědině umístěné v jízdnicích pruzích bez možnosti objetí přinese zdržení automobilů, častější rozjíždění, zvýšenou spotřebu paliva, zvýšený hluk a množství zplodin v ovzduší.
9. Plynulost dopravy na Evropské ulici v důsledku vybudování nových křižovatek a protnutí tramvajovou tratí není v dokumentaci dostatečně zpracováno, přinese další zhoršení životního prostředí a kvality života.

c) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým záležitostem nesouhlasného vyjádření k dokumentaci (popsaným chybám v dokumentaci) se uvádí následující.

1. Zmiňované propojky s ulicí Evropská jsou součástí posuzovaného záměru (v rámci řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, které je navrženo ve dvou variantách) a jejich vliv na životní prostředí a veřejné zdraví je tedy hodnocen v dokumentaci. Veškerá nově navržená parkovací místa jsou v okolí tramvajové trati a jsou v dokumentaci zohledněna.
2. V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválena dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).
Obava z tranzitní dopravy může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská). Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevýhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.

Dopravně inženýrské podklady (viz příloha č. 8 dokumentace) potvrzují předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblasti tranzitní dopravu z jiných částí Prahy a že bude sloužit převážně pro obyvatele lokality Dědina. Jedná se však o poměrně velké území, které generuje samo o sobě nemalou zdrojovou/cílovou dopravu.

Navržený komunikační skelet není koncipován jako sběrný - má sloužit pouze pro obslužnou dopravu. Pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic).

U varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je průjezd v uváděném směru nemožný.

Relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Pokud se jedná o zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, je předmětem části B.I.5. dokumentace a vychází i z „Vyhledávací studie obsluhy letiště Ruzyně tramvajovou tratí“ a z projektu „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Ruzyně“. Záměr je dlouhodobě připravován a je v souladu s Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy. Z věcného hlediska je zřejmé, že tramvajová doprava zlepšuje komfort, rychlost a zejména spolehlivost přepravy. Naopak autobusová doprava je negativně ovlivňována všemi mimořádnými událostmi na silniční síti (dopravní špičky, dopravní nehody, klimatické podmínky v zimním období).

Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dokumentace zohledňuje všechny požadavky formulované v závěru zjišťovacího řízení a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

3. Trasa a ukončení tramvajové trati je nejlépe patrné z výkresové části dokumentace (situace širších vztahů, přehledná situace variant, zakres do ortofotomapy, celkový situační výkres), výhledové prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3 není součástí předloženého záměru a tedy ani součástí hodnocení v dokumentaci.

Pokud se jedná o navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdění ulice Vlastina (viz varianty 1 a 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích), na základě vyžádaných

údajů se uvádí, že toto řešení bylo zvoleno vzhledem k prostorovým podmínkám neumožňujícím zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánů, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina umožní zjednodušení dopravních vazeb a zklidnění dopravy v okolí ulice Vlastina. Důsledkem tohoto řešení je pak přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je právě rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Vzhledem k charakteru záměru je proto hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví provedené v dokumentaci zcela dostačující.

Pokud se jedná o požadavek k hodnocení podle kritérií, která dokážou kvantifikovat vlivy v oblasti pohody pobytu a bydlení a sociální spokojenosti je třeba nejprve uvést, že dosud nejsou k dispozici příslušné metodiky, na základě kterých by bylo možno kvantifikovat vlivy záměru na faktory pohody

a sociální spokojenosti. Ve vztahu k posuzovanému záměru je však možno zároveň konstatovat, že tramvajová trať je běžnou, každodenní záležitostí, která nemá (samozřejmě při adekvátním řešení i z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví) negativní vliv na faktory pohody a psychiku (nejedná se o mimořádnou záležitost, obyvatelé se s provozem tramvaje běžně setkávají). Naopak, pokud se jedná o spokojenost obyvatel, tramvajovou dopravu je možné považovat za pozitivně vnímanou (v místech, kde byla tramvajová trať zavedena, např. Barrandov, je silně využívána a slouží místním obyvatelům).

4. Pokud jde o požadavek ze závěru zjišťovacího řízení ke zohlednění veškerých relevantních připomínek k oznámení záměru, k jednotlivým připomínkám se uvádí následující.

- 4.1. V dokumentaci je uvedeno, že vzhledem ke vzdálenostem objektů od budoucí trasy tramvaje se nepředpokládají nadlimitní vlivy vibrací a že přesný rozsah antivibračních opatření vyplyne ze studie, která musí být zpracována v projektové dokumentaci (pro stavební řízení), kdy budou známy přesné údaje o konkrétním stavebním řešení trati.

S uvedeným přístupem se lze ztotožnit. V této souvislosti se dále uvádí, že predikce stavu vibrací je s ohledem na řadu ovlivňujících faktorů včetně charakteristik horninového prostředí značně komplikovanou záležitostí. Proto se doporučuje, aby antivibrační opatření byla řešena s rezervou a aby v rámci zkušebního provozu bylo provedeno kontrolní měření vibrací, které doloží splnění příslušných limitů vibrací, a to jak z hlediska vlivů vibrací na stavební objekty, tak i z hlediska vlivů vibrací na zdraví.

Relevantní opatření týkající se vibrací jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- 4.2. Jedná se o ČSN 73 6405 Projektování tramvajových tratí.

- 4.3. Pokud jde o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území v důsledku realizace záměru, které je vyčísleno na 84 parkovacích stání (viz str. 32 dokumentace), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Proto může docházet k rozdílům ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání. Z věcného hlediska je však zásadní, aby v zájmovém území byl deficit parkovacích stání řešen, a to nejen ve vztahu k realizaci posuzovaného záměru výstavby tramvajové trati. Z tohoto hlediska se jako optimální jeví řešit deficit parkovacích stání výstavbou parkoviště (např. parkovacího domu, montované nadstavby nad stávajícími parkovacími plochami), jehož kapacita bude stanovena ve vazbě na celkové potřeby zájmového území s tím, že tato stavba bude realizována jako samostatná investice (aby se ve vztahu k plánovanému využití financování z evropských fondů nezvýšily náklady na výstavbu tramvajové trati) a že bude časově koordinována s výstavbou tramvajové trati tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území (investora stavby parkoviště určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy).

Relevantní opatření týkající se řešení deficitu parkovacích stání v zájmovém území je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- 4.4. Měření hluku bylo provedeno na dvou lokalitách, které budou provozem tramvajové trati nejvíce ovlivněny. Vzhledem k tomu, že hladiny hluku jsou prostorově velmi dynamické, není možné u záměrů liniového charakteru pokrýt měřením veškerý prostor. K tomu slouží akustické modelování (viz akustická studie v příloze č. 4 dokumentace), které je na základě provedeného měření kalibrováno a udává tak údaje o skutečné hlukové zátěži v celém území.
- 4.5. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodech ad a) 4.3. a ad a) 2. tohoto vypořádání vyjádření.
- 4.6. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nepředpokládá provozování noční tramvajové linky ani po prodloužení trati k Terminálu 3 letiště (i po event. prodloužení tramvajové trati bude třeba noční autobusovou linkou obsloužit Terminály 1 a 2 letiště, zajistit tangenciální propojení s Petřinami a Smíchovem s dalším pokračováním do centra města tak, jako to v současnosti zajišťuje autobusová linka 510). Zavedení noční tramvajové linky k Terminálu 3 letiště proto nebude potřeba.

Tvrzení v dokumentaci není zcela přesné. Po prodloužení tramvajové trati lze předpokládat její využití pasažéry Terminálu 3 (soukromé lety). Pro pasažéry letecké přepravy Terminálů 1 a 2 však vzhledem k nutnosti přestupu na další druh dopravy s cílem u těchto terminálů není využití tramvaje výhodné.

Relevantní opatření týkající se omezení nočního provozu tramvajové trati je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- 4.7. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 3. tohoto vypořádání vyjádření.
- 4.8. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 2. tohoto vypořádání vyjádření s tím, že pokud se jedná o ulici Brodecká, je napojena do ulice Litovická, která je jednosměrná opačným (jižním) směrem od ulice U Silnice.
- 4.9. Pokud jde o koordinaci se záměrem „Modernizace trati Praha - Kladno“, geometrie kolejového oblouku v místě odbočení z ulice Vlastina je řešena tak, aby bylo možné vyvinout i odbočku jižním směrem k železniční stanici Praha – Ruzyně v nové poloze.
Pokračování tramvajové trati ze smyčky Dědinská je vedeno do prostoru budoucí železniční zastávky Dlouhá Míle, kde je v rámci projektu modernizace pro tramvaj vytvořena prostorová rezerva.
- 4.10. Detailní údaje o znečištění ovzduší a hlukové zátěži jsou uvedeny v modelovém hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 3 dokumentace), resp. v akustické studii (příloha č. 4 dokumentace) s tím, že údaje o vlivech na zdraví obyvatel jsou uvedeny ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 5 dokumentace).
Pokud se jedná o část G. dokumentace, lze souhlasit s tím, že některé uvedené údaje jsou nepřehledné a nadbytečné a neodpovídají zcela

žádoucímu obsahu části dokumentace, tj. všeobecně srozumitelnému shrnutí netechnického charakteru. Doplnění části G. dokumentace se proto nejeví jako nezbytně nutné.

ad b) Ke shrnující analýze nedostatků se uvádí následující.

1. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 4.3. tohoto vypořádání vyjádření.
2. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodech ad a) 2. a ad a) 3. tohoto vypořádání vyjádření.
3. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 2. tohoto vypořádání vyjádření.
4. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 3. tohoto vypořádání vyjádření.
5. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 2. tohoto vypořádání vyjádření.
6. Přechody pro chodce jsou řešeny v souladu s ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací (jejich detailní řešení bude předmětem další přípravy záměru).
7. Cyklistická doprava je řešena v podrobnosti úměrné pro potřeby dokumentace. Šířka jízdních pruhů v ulici Vlastina je zvolena tak, aby bylo pro cyklisty možné vyznačit cyklopiktokoridor. Pro cyklisty je také ponechán v obou variantách obousměrný průjezd ulicí Vlastina v úseku Evropská – U Silnice (detailní řešení bude předmětem další přípravy záměru).
8. ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – část 1: Navrhování zastávek umístění zastávky v jízdním pruhu upřednostňuje vyjma komunikací skupiny A a B. Důvody jsou následující:
 - vhodné dopravně bezpečnostní řešení, zejména ochrana chodců při přecházení vozovky (toto řešení znemožňuje objetí autobusu, které je často důvodem střetu vozidel s chodci);
 - přispívá ke zklidňování dopravy;
 - upřednostňuje hromadnou dopravu před individuální automobilovou dopravou.
9. Řešení křižovatek je doloženo dostatečně situacemi v konkrétním měřítku a základní prostorové parametry tak lze ověřit. Křižovatky jsou z hlediska prostorového uspořádání prověřeny v programu AutoTurn vlečnými křivkami dle TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací. Každá křižovatka řízená světelným signalizačním zařízením je kapacitně posouzena podle TP 235 Posuzování kapacity světelně řízených křižovatek. Rozhledové poměry jsou ověřeny rozhledovými trojúhelníky v souladu s ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích. Křižovatky jsou součástí záměru a z hlediska životního prostředí jsou zhodnoceny. Nové a upravované křižovatky se světelným signalizačním zařízením budou fungovat v koordinované skupině ulice Evropská.

ad c) Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

11. Vyjádření spolku Dědina - Praha 6

(ze dne 9. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podává se nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky (vypořádání vznesených připomínek je nedostatečné):
1. Zásadně nesouhlasíme s dalším zpracováním projektu v podobě, která by vedla k narušení současných podmínek individuální automobilové dopravy z hlediska zachování průjezdnosti páteřních komunikací (plánované propojení ulic do Evropské v kombinaci s uvažovanou masivní novou zástavbou jižně od ulice Vlastina a západně od ulice Drnovská by podíl tranzitní dopravy uvnitř zklidněné obytné zóny dále zvýšilo; z toho důvodu je nepřijatelné omezení obousměrné průjezdnosti ulice Vlastina a jakékoli propojování ulic v obytné zóně s ulicí Evropskou).
 2. Zásadně nesouhlasíme s dalším zpracováním projektu v podobě, která by vedla k úbytku parkovacích míst v oblasti ,aniž by se za zrušená místa byla předem zajištěna odpovídající náhrada (argument odkazující řešení problému na jiný subjekt veřejné správy je zcela nepřijatelný; projekt musí být upraven tak, aby omezení počtu parkovacích míst nevyvolal, nebo musí být jeho příprava do zajištění plnohodnotné kompenzace pozastavena).
- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

1. Pokud se jedná o navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina (viz varianty 1 a 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že toto řešení bylo zvoleno vzhledem k prostorovým podmínkám neumožňujícím zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánů, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina umožní zjednodušení dopravních vazeb a zklidnění dopravy v okolí ulice Vlastina. Důsledkem tohoto řešení je pak přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je právě rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Vzhledem k charakteru záměru je proto hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví provedené v dokumentaci zcela dostačující.

Obava z tranzitní dopravy může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská). Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánů a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevýhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.

Dopravně inženýrské podklady (viz příloha č. 8 dokumentace) potvrzují předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblasti tranzitní dopravu z jiných částí Prahy a že bude sloužit převážně pro obyvatele lokality Dědina. Jedná se však o poměrně velké území, které generuje samo o sobě nemalou zdrojovou/cílovou dopravu.

Navržený komunikační skelet není koncipován jako sběrný - má sloužit pouze pro obslužnou dopravu. Pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic).

U varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je průjezd v uváděném směru nemožný.

Relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválená dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).

2. Pokud jde o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území v důsledku realizace záměru, které je vyčísleno na 84 parkovacích stání (viz str. 32 dokumentace), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Proto může docházet k rozdílům ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání. Z věcného hlediska je však zásadní, aby v zájmovém území byl deficit parkovacích stání řešen, a to nejen ve vztahu k realizaci posuzovaného záměru výstavby tramvajové trati. Z tohoto hlediska se jako optimální jeví řešit deficit parkovacích stání výstavbou parkoviště (např. parkovacího domu,

montované nadstavby nad stávajícími parkovacími plochami), jehož kapacita bude stanovena ve vazbě na celkové potřeby zájmového území s tím, že tato stavba bude realizována jako samostatná investice (aby se ve vztahu k plánovanému využití financování z evropských fondů nezvýšily náklady na výstavbu tramvajové trati) a že bude časově koordinována s výstavbou tramvajové trati tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území (investora stavby parkoviště určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy).

Relevantní opatření týkající se řešení deficitu parkovacích stání v zájmovém území je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad b) Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

12. Vyjádření společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 - Liboc

(ze dne 7. 5. 2014)

Podstata vyjádření

a) Podává se nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:

1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhájitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).

4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).

- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

1. Pokud jde o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území v důsledku realizace záměru, které je vyčísleno na 84 parkovacích stání (viz str. 32 dokumentace), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Proto může docházet k rozdílům ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání. Z věcného hlediska je však zásadní, aby v zájmovém území byl deficit parkovacích stání řešen, a to nejen ve vztahu k realizaci posuzovaného záměru výstavby tramvajové trati. Z tohoto hlediska se jako optimální jeví řešit deficit parkovacích stání výstavbou parkoviště (např. parkovacího domu, montované nadstavby nad stávajícími parkovacími plochami), jehož kapacita bude stanovena ve vazbě na celkové potřeby zájmového území s tím, že tato stavba bude realizována jako samostatná investice (aby se ve vztahu k plánovanému využití financování z evropských fondů nezvýšily náklady na výstavbu tramvajové trati) a že bude časově koordinována s výstavbou tramvajové trati tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území (investora stavby parkoviště určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy).

Relevantní opatření týkající se řešení deficitu parkovacích stání v zájmovém území je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

2. V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch

výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválená dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).

Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

3. Obava z tranzitní dopravy může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská). Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevýhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.

Dopravně inženýrské podklady (viz příloha č. 8 dokumentace) potvrzují předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblasti tranzitní dopravu z jiných částí Prahy a že bude sloužit převážně pro obyvatele lokality Dědina. Jedná se však o poměrně velké území, které generuje samo o sobě nemalou zdrojovou/cílovou dopravu.

Navržený komunikační skelet není koncipován jako sběrný - má sloužit pouze pro obslužnou dopravu. Pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic).

U varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je průjezd v uváděném směru nemožný.

Relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

4. Pokud se jedná o navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina (viz varianty 1 a 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že toto řešení bylo zvoleno vzhledem k prostorovým podmínkám neumožňujícím zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánů, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina umožní zjednodušení dopravních vazeb a zklidnění dopravy v okolí ulice Vlastina. Důsledkem tohoto řešení je pak přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je právě rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Vzhledem k charakteru záměru je proto hodnocení vlivů záměru

na životní prostředí a veřejné zdraví provedené v dokumentaci zcela dostačující.

ad b) Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

13. Vyjádření společenství vlastníků jednotek Společenství pro dům č.p. 654, k. ú. Liboc
(ze dne 7. 5. 2014)

Podstata vyjádření

a) Podává se nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:

1. Úbytek parkovacích míst není řešen (úbytek parkovacích míst o třetinu; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).
5. Neprůjezdná Vlastina je v rozporu s územním plánem (podle územního plánu je ulice Vlastina vedena jako „dopravně významná komunikace“ - její zaslepení by její komunikační funkci vážně narušilo; podle územního plánu má oblast U Silnice mezi ulicemi Vlastina a Pod Cihelnou status „Čistě obytné území“, do stejné kategorie spadá i navazující oblast ulice Navigátorů od křižovatky s ulicí Pod Cihelnou směrem k ulici Evropská - variantně navržené vybudování světelné křižovatky s napojením

ulic Evropská a Navigátorů s plánovaným provozem 3 400 až 4 100 aut denně není se statutem čistě obytného území slučitelná).

- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je - až na bod a) 5. - prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek s tím, že ve vztahu k bodu a) 5. vyjádření se uvádí následující.

Pokud se jedná o vztah záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ k Územnímu plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, nejprve se uvádí, že podle vyjádření příslušného stavebního úřadu, odboru výstavby Úřadu městské části Praha 6, které je součástí přílohouvé části dokumentace, je záměr v souladu s platným územním plánem.

Pokud jde o uváděný rozpor s územním plánem z hlediska komunikačních funkcí příslušných ulic, zneprůjezdnění úseku ulice Vlastina pro automobilovou dopravu nelze vykládat jako rozpor s územním plánem, neboť tato otázka je zcela mimo podrobnost územního plánu (ten provozní režim na komunikacích neurčuje, resp. neřeší). Ulice Vlastina je vymezena jako plocha S4 – ostatní dopravně významné komunikace, přičemž jejich význam může být stejně tak vnímán a nahlížen z pohledu veřejné dopravy, kde se navrhovanou úpravou režimu podmínky naopak významně zlepšují. Přítomnost vymezené trasy tramvajové dráhy v tomto profilu naopak signalizuje potřebu přizpůsobit provoz individuální automobilové dopravy podmínkám provozu veřejné kolejové dopravy. Ani „zatažení“ dopravy do území všeobecně obytného (OV) není nijak v rozporu s filosofií územního plánu, neboť hodnoty dopravního zatížení nijak nevybočují z rámce obslužných komunikací územních celků. Navíc se jedná o dopravu výhradně zdrojovou/cílovou zájmové lokality, nikoli tranzitující dopravu, která by sem byla úpravou přesměrována. Propojení ulice Navigátorů a ulice Evropská je i při úpravě dopravního režimu zcela v souladu s územním plánem.

Ve vztahu k posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. se však dále uvádí, že pokud jde obecně o vztah záměru k územnímu plánu, resp. o soulad s územním plánem, je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Rozhodnutí o povolení záměru je vydáváno až na základě následných řízení k povolení záměru, ve kterých se kromě jiných hledisek posuzuje i soulad záměru s příslušným územním plánem. Z věcného hlediska posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví totiž nemůže samotný soulad či nesoulad záměru s příslušnou územně plánovací dokumentací ovlivnit velikost a významnost vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, které se v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. vyhodnocují.

14. Vyjádření paní Zdeňky Bostlové (ze dne 5. 5. 2014)

Podstata vyjádření

Žádám o zrušení projektu a realizace plánované výstavby tramvajové trati v ulici Vlastina z těchto důvodů:

1. Obyvatelé v ulici a přilehlém okolí trpěli hlukem z provozu v ulici Vlastina, po provedení rekonstrukce ulice byla hluchnost výrazně snížena. V části ulice Vlastina od Evropské až k sídlišti Dědina jsou obytné domy v těsné blízkosti vozovky a provoz tramvaje by hluchností znemožnil pokojné bydlení.
2. Úprava na jednosměrný provoz automobilové dopravy z Evropské do ulice Vlastina by připravila občany o možnost dostat se autem přímo do Evropské, muselo by se objíždět buď až na plánovanou křižovatku v ulici Navigátorů, nebo dojet do ulice Drnovská a objíždět část Ruzyně.
3. Vozovky, které by byly automobilisty po realizaci záměru mnohonásobně využívány, jsou ve velmi špatném stavu, rovněž chodníky jsou v dezolátním stavu.
4. V dlouhodobém plánu je uvažováno s prodloužením tramvaje na letiště, ale na letiště bude realizována rychlodráha a v tom případě je tramvajová doprava zbytečná.
5. Je nutné důkladně provést místní šetření ve věci parkování, a to zejména večer. Parkovací místa jsou plně obsazena. Náhradní parkovací místa projekt neřeší.
6. Nejsou řešeny trasy autobusové dopravy. Současná dopravní obsluha z letiště i ze sídliště Dědina je naprosto vyhovující (díky autobusům se občané snadno dopraví jak k tramvaji, k metru na Dejvickou, tak na Bílou Horu, do nemocnice Motol a do Nových Butovic, do „staré“ Ruzyně atd.) problém je pouze s dopravou na Evropské ulici autobusovou linkou 119 (autobusy bývají velmi často přečpané cestujícími z letiště i na letiště).

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým důvodům žádosti o zrušení projektu a realizace plánované výstavby tramvajové trati se uvádí následující.

1. **Problematika akustické zátěže a její vliv na veřejné zdraví jsou předmětem detailního hodnocení v akustické studii (příloha č. 4 dokumentace), resp. vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 5 dokumentace).**

Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže).

Relevantní opatření týkající se snížení akustické zátěže jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

2. **Pokud se jedná o navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina (viz varianty 1 a 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že toto řešení bylo zvoleno vzhledem k prostorovým podmínkám neumožňujícím zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:**
 - nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;

- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinam přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánů, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina umožní zjednodušení dopravních vazeb a zklidnění dopravy v okolí ulice Vlastina. Důsledkem tohoto řešení je pak přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je právě rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les.

3. Na povrch upravovaných vozovek v příslušných ulicích (viz Tab. 18. na str. 47 akustické studie, která je přílohou č. 4 dokumentace) bude použit asfalt se sníženou hlučností (tato asfaltová směs podstatně snižuje hluk od pneumatik, asfalt se sníženou hlučností bude použit i na opravu ulice U Silnice).

Případný nevyhovující stavebně technický stav chodníků, které nejsou stavbou dotčeny, není v dokumentace řešen (za stav chodníků v hl. m. Praze odpovídá Technická správa komunikací hl. m. Prahy).

4. Pokud se jedná o zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, je předmětem části B.I.5. dokumentace a vychází i z „Vyhledávací studie obsluhy letiště Ruzyně tramvajovou tratí“ a z projektu „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Ruzyně“. Záměr je dlouhodobě připravován a je v souladu s Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy. Z věcného hlediska je zřejmé, že tramvajová doprava zlepšuje komfort, rychlost a zejména spolehlivost přepravy. Naopak autobusová doprava je negativně ovlivňována všemi mimořádnými událostmi na

silniční síti (dopravní špičky, dopravní nehody, klimatické podmínky v zimním období).

Výhledové prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3 letiště není předmětem posuzovaného záměru a není proto v dokumentaci hodnoceno.

Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

5. Pokud jde o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území v důsledku realizace záměru, které je vyčísleno na 84 parkovacích stání (viz str. 32 dokumentace), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Proto může docházet k rozdílům ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání. Z věcného hlediska je však zásadní, aby v zájmovém území byl deficit parkovacích stání řešen, a to nejen ve vztahu k realizaci posuzovaného záměru výstavby tramvajové trati. Z tohoto hlediska se jako optimální jeví řešit deficit parkovacích stání výstavbou parkoviště (např. parkovacího domu, montované nadstavby nad stávajícími parkovacími plochami), jehož kapacita bude stanovena ve vazbě na celkové potřeby zájmového území s tím, že tato stavba bude realizována jako samostatná investice (aby se ve vztahu k plánovanému využití financování z evropských fondů nezvýšily náklady na výstavbu tramvajové trati) a že bude časově koordinována s výstavbou tramvajové trati tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území (investora stavby parkoviště určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy). Relevantní opatření týkající se řešení deficitu parkovacích stání v zájmovém území je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.
6. Pro hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou podstatné předpokládané počty tramvajů a autobusů. Konkrétní linkové vedení autobusů bude dále upřesňováno z úrovně Regionálního organizátora pražské integrované dopravy (ROPID) ve spolupráci s Městskou částí Praha 6.

15. Vyjádření paní Nicole Bulantové

(ze dne 30. 4. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Zakoupili jsme byt, máme dvě malé děti, syn je alergik. Jaké bylo mé rozčarování, když jsem zjistila, že podle změny územního plánu nám má pod okny vzniknout provoz stejný jako přímo na Evropské ulici.
- b) Jak to, že se odbor životního prostředí neozval a nebrání zdroj pitné vody, kterého se změna přímo týká?
- c) Namáhal se někdo z odboru životního prostředí zjistit jaký zdravotní dopad bude mít zvýšení provozu (hluk, smog) pro občany bydlící v blízkosti?
- d) Jak to, že nebráníme ani tu trochu zeleně, která ještě zbyla, a s růstem provozu vezme za své? Zejména i tím, že bude třeba upravit parkovací místa, která na jedné straně zaniknou a tudíž bude třeba najít jiná.

Vypořádání vyjádření

- ad a) **Vlivy záměru na čistotu ovzduší a veřejné zdraví jsou detailně hodnoceny v modelovém hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 3 dokumentace), resp. ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 5 dokumentace). Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na čistotu ovzduší a veřejné zdraví jsou přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích dojde oproti výchozí situaci ke zlepšení imisní situace v lokalitě, pouze u benzenu lze zaznamenat celkový mírný nárůst imisní zátěže cca 0,1 % imisního limitu v průměru pro celou plochu posuzovaného území; u žádné ze sledovaných imisních charakteristik nebylo zaznamenáno zvýšení zdravotního rizika významné ve smyslu ohrožení zdraví). Pro úplnost se dále uvádí, že z dopravně inženýrských údajů (viz příloha č. 8 dokumentace) je zřejmé, že dopravní intenzity na ulici Evropská jsou prakticky řádově odlišné od dopravních intenzit na nižší komunikační síti v zájmovém území.**
- ad b) **Z vyjádření není zřejmé, o který zdroj pitné vody se jedná. V území není vymezeno žádné ochranné pásmo vodního zdroje, pouze ochranné pásmo vodojemu, které však nebude záměrem dotčeno.**
- ad c) **I když je vyjádření směřováno příslušnému úřadu ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., je třeba uvést, že v dokumentaci byla zvýšená pozornost s ohledem na potenciální vlivy záměru věnována zejména vlivům z vyvolané dopravy, a to jak z hlediska hlukové zátěže, tak i z hlediska znečištění ovzduší. Predikce vlivů při provozu tramvajové trati na životní prostředí je v dokumentaci řešena s využitím standardních matematických modelů a metodik (v přílohové části dokumentace jsou k dispozici akustické studie a modelové hodnocení kvality ovzduší, které jsou založeny na dopravně inženýrských podkladech Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy). Tyto studie byly podkladem pro**

vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví provedené s využitím standardních metodických postupů.

Jak již bylo uvedeno v komentáři v bodě ad a) tohoto vypořádání vyjádření, vlivy záměru na čistotu ovzduší a veřejné zdraví jsou přijatelné.

Pokud se jedná o problematiku akustické zátěže a její vliv na veřejné zdraví, jsou předmětem detailního hodnocení v akustické studii (příloha č. 4 dokumentace), resp. vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 5 dokumentace).

Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže).

Relevantní opatření týkající se snížení akustické zátěže jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- ad d) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve obecně uvádí, že v rámci další přípravy záměru je třeba se orientovat na minimalizaci kácení dřevin rostoucích mimo les (včetně řádné ochrany příslušných dřevin v etapě výstavby) a maximální kompenzaci kácené zeleně, a to v dohodě s Městskou částí Praha 6.

Relevantní opatření týkající se zeleně jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Pokud jde o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území v důsledku realizace záměru, které je vyčísleno na 84 parkovacích stání (viz str. 32 dokumentace), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Proto může docházet k rozdílu ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání. Z věcného hlediska je však zásadní, aby v zájmovém území byl deficit parkovacích stání řešen, a to nejen ve vztahu k realizaci posuzovaného záměru výstavby tramvajové trati. Z tohoto hlediska se jako optimální jeví řešit deficit parkovacích stání výstavbou parkoviště (např. parkovacího domu, montované nadstavby nad stávajícími parkovacími plochami), jehož kapacita bude stanovena ve vazbě na celkové potřeby zájmového území s tím, že tato stavba bude realizována jako samostatná investice (aby se ve vztahu k plánovanému využití financování z evropských fondů nezvýšily náklady na výstavbu tramvajové trati) a že bude časově koordinována s výstavbou tramvajové trati tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území (investora stavby parkoviště určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy).

Relevantní opatření týkající se řešení deficitu parkovacích stání v zájmovém území je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

16. Vyjádření paní Markéty Cordier-Brinzeu

(ze dne 7. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
 2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
 3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
 4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).
- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

17. Vyjádření pana Ing. Karla Dědiny
(ze dne 7. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
 2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
 3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
 4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).
- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

18. Vyjádření paní Stanislavy Dědinové

(ze dne 7. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
 2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
 3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
 4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).
- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

19. **Vyjádření paní Ing. Dagmar Dragounové**
(ze dne 7. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Úbytek parkovacích míst (plánované zrušení cca 130 parkovacích míst).
 2. Zhoršení životního prostředí, absence komplexního pohledu na oblast (plánované vybudování nového superměsta pro 10 – 15 tis. obyvatel; projekt obrovského nákupního centra; v přípravě je vybudování rychlodráhy na Kladno a na letiště; nadále platí, že do oblasti má být zavedeno metro).
 3. Chybějící řešení tranzitní dopravy (vytvořením nové křižovatky Evropská - Navigátorů začnou přílehlými uličkami rezidenční čtvrti proudit stovky aut).
 4. Nezodpovězené otázky zdůvodňující zneprůjezdnění ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní pátevní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice, dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina).
- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

20. **Vyjádření pana Ing. Aleše Drváka**
(ze dne 8. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přílehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
 2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přílehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
 3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které

je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).

4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; není zvažována možnost alej omezit na jednostranné stromořadí nebo druhou řadu posunout; situace v ulicích Navigátorů, U Silnice a Pod Cihelnou neumožňuje vysázení jakékoliv aleje).
5. Není řešena změna infrastruktury z pohledu chodců a jejich bezpečnosti, zvláště pak dětí mířících do ZŠ Dědina v okolí nové křižovatky s ulicí Evropská (již současný stav křižovatky ulic Nová Šárka, Navigátorů a Pod Cihelnou je nevyhovující - umístění chodníku nereflektuje novější výstavbu v ulici Pod Cihelnou, stav je nebezpečný a jakýkoliv nárůst automobilové dopravy rizika zvýší; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).

- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je - až na bod a) 5. - prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek s tím, že ve vztahu k bodu a) 5. vyjádření se uvádí následující.

Pokud se jedná o bezpečnost chodců, navrhované rozšíření chodníku v ulici Navigátorů zužuje šířku přilehlé vozovky na 6,5 m, což má příznivý vliv na snížení rychlosti projíždějících vozidel oproti stávajícímu stavu. Délky obou přechodů pro chodce jsou v souladu požadavky ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Přechod pro chodce v ulici Navigátorů bude třeba doplnit o prvky pro nevidomé a slabozraké v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb. Pokud dopravní situace vykáže dopravně bezpečnostní závady, lze aplikovat další dopravně regulační opatření.

Relevantní opatření týkající se řešení bezpečnosti chodců je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

21. Vyjádření pana Ing. Petra Dyrce

(ze dne 9. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:

1. Úbytek parkovacích míst není řešen (již nyní není takřka kde zaparkovat a další nárůst tohoto problému se dá očekávat po otevření nového úseku metra A; hledání parkovacího místa mění podmínky ve vztahu k životnímu prostředí - exhalace, hluk, zvýšení provozu atd.; ulice Pod Cihelnou a další by se staly odstavnými parkovišti).
2. Relativizuje se zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
3. Otázka tranzitní dopravy není řešena logicky (vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a tato trasa se stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, přesto i tato varianta má zásadní vliv na zhoršení životního prostředí v oblasti - veškerá doprava z Dědiny do centra by využívala úzkou ulici Navigátorů, která je směrem k Evropské vedena do kopce).
4. Nelogicky se zneprůhledňuje přirozená lokální dopravní tepna - ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit).

b) Vzhledem k uvedeným nedostatům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

22. Vyjádření pana Ing. Rudolfa Helebranta

(ze dne 6. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Neřeší úbytek parkovacích míst způsobený navrhovanými dopravními opatřeními.
 2. Dostatečně nezdůvodňuje potřebu navrhovaných změn.
 3. Není zřejmý žádný přínos pro obyvatele ulic, které budou čelit zvýšenému dopravnímu zatížení.
 4. Nezabývá se dopady změn na životní prostředí, nebere v potaz navýšení hladiny hluku.

5. Nebere v úvahu další rozvoj oblasti.

b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

1. Pokud jde o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území v důsledku realizace záměru, které je vyčísleno na 84 parkovacích stání (viz str. 32 dokumentace), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Proto může docházet k rozdílům ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání. Z věcného hlediska je však zásadní, aby v zájmovém území byl deficit parkovacích stání řešen, a to nejen ve vztahu k realizaci posuzovaného záměru výstavby tramvajové trati. Z tohoto hlediska se jako optimální jeví řešit deficit parkovacích stání výstavbou parkoviště (např. parkovacího domu, montované nadstavby nad stávajícími parkovacími plochami), jehož kapacita bude stanovena ve vazbě na celkové potřeby zájmového území s tím, že tato stavba bude realizována jako samostatná investice (aby se ve vztahu k plánovanému využití financování z evropských fondů nezvýšily náklady na výstavbu tramvajové trati) a že bude časově koordinována s výstavbou tramvajové trati tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území (investora stavby parkoviště určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy).

Relevantní opatření týkající se řešení deficitu parkovacích stání v zájmovém území je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

2. Pokud se jedná o zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, je předmětem části B.I.5. dokumentace a vychází i z „Vyhledávací studie obsluhy letiště Ruzyně tramvajovou tratí“ a z projektu „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Ruzyně“. Záměr je dlouhodobě připravován a je v souladu s Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy. Z věcného hlediska je zřejmé, že tramvajová doprava zlepšuje komfort, rychlost a zejména spolehlivost přepravy. Naopak autobusová doprava je negativně ovlivňována všemi mimořádnými událostmi na silniční síti (dopravní špičky, dopravní nehody, klimatické podmínky v zimním období).

Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny

kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

3. Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve odkazuje na komentář v bodě ad a) 2. tohoto vypořádání vyjádření s tím, že pokud jde o zvýšené dopravní zatížení, bylo předmětem hodnocení v rámci dokumentace.

Zvýšená pozornost s ohledem na potenciální vlivy záměru byla věnována zejména vlivům z vyvolané dopravy, a to jak z hlediska hlukové zátěže, tak i z hlediska znečištění ovzduší. Predikce vlivů při provozu tramvajové trati na životní prostředí je v dokumentaci řešena s využitím standardních matematických modelů a metodik (v přílohové části dokumentace jsou k dispozici akustické studie a modelové hodnocení kvality ovzduší, které jsou založeny na dopravně inženýrských podkladech Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy). Tyto studie byly podkladem pro vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví provedené s využitím standardních metodických postupů.

Vlivy záměru na čistotu ovzduší a veřejné zdraví jsou detailně hodnoceny v modelovém hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 3 dokumentace), resp. ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 5 dokumentace).

Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na čistotu ovzduší a veřejné zdraví jsou přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích dojde oproti výchozí situaci ke zlepšení imisní situace v lokalitě, pouze u benzenu lze zaznamenat celkový mírný nárůst imisní zátěže cca 0,1 % imisního limitu v průměru pro celou plochu posuzovaného území; u žádné ze sledovaných imisních charakteristik nebylo zaznamenáno zvýšení zdravotního rizika významné ve smyslu ohrožení zdraví).

Pokud se jedná o problematiku akustické zátěže a její vliv na veřejné zdraví, jsou předmětem detailního hodnocení v akustické studii (příloha č. 4 dokumentace), resp. vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 5 dokumentace).

Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže).

Relevantní opatření týkající se snížení akustické zátěže jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

4. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 3. tohoto vypořádání vyjádření.
5. V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských

podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přítom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválená dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).

ad b) Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

23. Vyjádření pana Pavla Hollmanna

(ze dne 5. 5. 2014)

Podstata vyjádření

a) Podávám nesouhlasné vyjádření, záměr má následující nedostatky:

1. Chybí komplexní hodnocení vlivu na oblast, včetně vlivu na životního prostředí (Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na novou lokalitu pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky vozidel, jsou další „transformační“ území u trati za Drnovskou, byl představen záměr „Tramvajová trať

Divoká Šárka – Dědinská“; z uvedeného vyplývá, že dojde k podstatné změně podmínek, je nepřipustné, aby záměr nezahrnul do úvahy všechny záležitosti).

2. Otázka změny podmínek dopravy není řádně analyzována a vede k nesprávným závěrům (vybudování obousměrné křižovatky Evropská - Navigátorů je nevhodné, mohlo by dojít k otevření tranzitní dopravy na a z letiště přes Liboc, ke snížení kapacity již teď přetížené Evropské, prudkému nárůstu dopravy v místech, kde vzhledem k charakteru komunikací toto povede ke zhoršení ovzduší a zvýšení hluchnosti; alternativní návrh má však rovněž několik vad, které vedou k závěru, že vytvoření nekompletní křižovatky Evropská - Navigátorů, je nevhodné výše uvedené argumenty platí především pro směr z křižovatky Evropská - Navigátorů do ulic Litovická, Libocká a tudíž plně platí i proti alternativě omezené křižovatky).
3. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je nevhodné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček lokality, zcela nevhodně změnit dopravní poměry v oblasti k horšímu).
4. Úbytek parkovacích míst není řešen (ztratilo by se cca 130 parkovacích míst, aniž je tento problém řešen).
5. Nepravdivá tvrzení, jednostrannost záměru (bude zachován současný „poklidný“ charakter lokality apod.; chybí popsání negativních vlivů na lokalitu).

b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

ad a) **K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.**

1. **V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválená dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového.**

Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).

Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

2. Obava z tranzitní dopravy může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská). Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevýhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.

Dopravně inženýrské podklady (viz příloha č. 8 dokumentace) potvrzují předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblasti tranzitní dopravu z jiných částí Prahy a že bude sloužit převážně pro obyvatele lokality Dědina. Jedná se však o poměrně velké území, které generuje samo o sobě nemalou zdrojovou/cílovou dopravu.

Navržený komunikační skelet není koncipován jako sběrný - má sloužit pouze pro obslužnou dopravu. Pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic).

U varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je průjezd v uváděném směru nemožný.

Relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

3. Pokud se jedná o navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina (viz varianty 1 a 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že toto řešení bylo zvoleno vzhledem k prostorovým podmínkám neumožňujícím zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:
 - nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
 - nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
 - zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinam přeložit);

- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánu, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina umožní zjednodušení dopravních vazeb a zklidnění dopravy v okolí ulice Vlastina. Důsledkem tohoto řešení je pak přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je právě rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

4. Pokud jde o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území v důsledku realizace záměru, které je vyčísleno na 84 parkovacích stání (viz str. 32 dokumentace), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Proto může docházet k rozdílu ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání. Z věcného hlediska je však zásadní, aby v zájmovém území byl deficit parkovacích stání řešen, a to nejen ve vztahu k realizaci posuzovaného záměru výstavby tramvajové trati. Z tohoto hlediska se jako optimální jeví řešit deficit parkovacích stání výstavbou parkoviště (např. parkovacího domu, montované nadstavby nad stávajícími parkovacími plochami), jehož kapacita bude stanovena ve vazbě na celkové potřeby zájmového území s tím, že tato stavba bude realizována jako samostatná investice (aby se ve vztahu k plánovanému využití financování z evropských fondů nezvýšily náklady na výstavbu tramvajové trati) a že bude časově koordinována s výstavbou tramvajové trati tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území (investora stavby parkoviště určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy).

Relevantní opatření týkající se řešení deficitu parkovacích stání v zájmovém území je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad –

Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

5. Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví je předmětem dokumentace.

Zvýšená pozornost s ohledem na potenciální vlivy záměru byla věnována zejména vlivům z vyvolané dopravy, a to jak z hlediska hlukové zátěže, tak i z hlediska znečištění ovzduší. Predikce vlivů při provozu tramvajové trati na životní prostředí je v dokumentaci řešena s využitím standardních matematických modelů a metodik (v přílohové části dokumentace jsou k dispozici akustické studie a modelové hodnocení kvality ovzduší, které jsou založeny na dopravně inženýrských podkladech Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy). Tyto studie byly podkladem pro vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví provedené s využitím standardních metodických postupů.

Vlivy záměru na čistotu ovzduší a veřejné zdraví jsou detailně hodnoceny v modelovém hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 3 dokumentace), resp. ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 5 dokumentace).

Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na čistotu ovzduší a veřejné zdraví jsou přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích dojde oproti výchozí situaci ke zlepšení imisní situace v lokalitě, pouze u benzenu lze zaznamenat celkový mírný nárůst imisní zátěže cca 0,1 % imisního limitu v průměru pro celou plochu posuzovaného území; u žádné ze sledovaných imisních charakteristik nebylo zaznamenáno zvýšení zdravotního rizika významné ve smyslu ohrožení zdraví).

Pokud se jedná o problematiku akustické zátěže a její vliv na veřejné zdraví, jsou předmětem detailního hodnocení v akustické studii (příloha č. 4 dokumentace), resp. vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 5 dokumentace).

Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže).

Relevantní opatření týkající se snížení akustické zátěže jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- ad b) Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

24. **Vyjádření pana Ing. Milana Hůle**
(ze dne 7. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
 2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
 3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
 4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).
- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

25. Vyjádření paní Barbory Humeni

(ze dne 6. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
 2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
 3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
 4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).
- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

26. Vyjádření pana Petra Jareše
(ze dne 6. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
 2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
 3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
 4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).
- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

27. **Vyjádření pana Josefa Jůzy**
(ze dne 22. 4. 2014)

Podstata vyjádření

- a) K dokumentaci jsou tyto připomínky:
1. Ve vztahu k uspořádání zastávek Ciolkovského a Sídliště Na Dědině - zastavování autobusů u autobusových zastávek v jediném jízdním pruhu by přineslo nadbytečné zastavování a rozjíždění motorových vozidel se zvýšením hluku a emisí, zdržení ostatních účastníků silničního provozu, omezení možnosti řidičů autobusů čekat na odjezd podle jízdního řádu, v případě čekání na odjezd vytrubování řidiči čekajících vozidel. Za rozumnější považuji zřízení sdružených zastávek pro tramvaje a autobusy, které je ale těžko slučitelné se zamýšleným nevhodným zkrácením nástupišť na 35 m. Požaduji zastávky ve standardní délce a sdružené.
 2. Ve vztahu k uzlu Divoká Šárka - přes ujištění, že přestup na příměstské linky bude možný v zastávce Divoká Šárka, v dokumentaci se uvádí přemístění nástupních zastávek ke hřbitovu (zvětší se přestupní vzdálenost) a směrem do centra se uvádí úplné zrušení zastávky dálkových linek (nebyla by tak v rozporu s dopravní politikou města zajištěna vazba všech meziměstských linek na tangenciální linky MHD). Opakuji požadavek, aby řešení zastávek v Divoké Šárce umožnilo i přestup z autobusových linek ze směrů Kladno, Slaný, Most a Chomutov na MHD zejména ve směru do staré Ruzyně a Řep, ale i na zastávkové linky MHD dále do centra a na Petřiny, i v opačném směru (požadavek zahrnuje dostatečnou kapacitu zastávek).
 3. Ve vztahu k protihlukovým opatřením - kromě antivibračních rohoží, tlumicích bokovnic a bezžlábkových kolejnic upevněných pružnými svěrkami by místo omezení rychlosti byla na místě spíše další reálná protihluková opatření. Požaduji neomezovat rychlost s náhradou za protihluková opatření.
 4. Ve vztahu k zavlečení ruchu do klidných ulic - dokumentace nepřesvědčuje, že bylo vyhověno požadavkům obyvatel namítajících proti zavlečení hustého silničního provozu do dosud klidných vedlejších ulic (U Silnice, Litovická, Pod Cihelnou, Navigátorů). Námitky na obecné úrovni podporuji.
- b) Ačkoli považuji za prospěšné a žádoucí prodloužení tramvajové trati přes sídliště Na Dědině, dokumentace neřeší uspokojivě zatížení vedlejších ulic, nadto vinou nevhodného řešení zastávek převažují oproti současnému stavu zhoršení dopravy nad přínosy trati. Bez úpravy zastávek by bylo přijatelnější záměr nerealizovat.

Vypořádání vyjádření

- ad a) K jednotlivým připomínkám se na základě vyžádaných údajů uvádí následující.
1. **ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – část 1: Navrhování zastávek umístění zastávky v jízdním pruhu upřednostňuje vyjma komunikací skupiny A a B. Důvody jsou následující:**
 - vhodné dopravně bezpečnostní řešení, zejména ochrana chodců při přecházení vozovky (toto řešení znemožňuje objetí autobusu, které je často důvodem střetu vozidel s chodci);
 - přispívá ke zklidňování dopravy;
 - upřednostňuje hromadnou dopravu před individuální automobilovou dopravou.

Sdružené zastávky TRAM +BUS byly v rámci přípravy záměru zvažovány, ale toto řešení je vhodné pro komunikace s velkými intenzitami dopravy, kdy je autobusová doprava vedena po tramvajovém pásu.

Délku zastávek stanovil provozovatel na základě předpokládaných provozních potřeb. Linky budou jezdit v prokladu a zastávka na 1 soupravu je tak dostačující. Zastávka Divoká Šárka je pro dvě soupravy, protože zde bude zastavovat také autobus.

2. Autobusové linky ze směru od Chomutova, Slaného a Loun v současnosti využívají zastávku Dědina a dále jsou ukončeny buď u stanice metra Dejvická nebo na Florenci. V zastávce Divoká Šárka zastavují autobusové linky ze směru od Kladna (A22, A23, A55, A56 a A57).

Příměstská autobusová doprava má být podle dopravní politiky hl. m. Prahy orientována k metru, tramvajovým nebo železničním tratím.

Prostorové podmínky neumožňují navrhnout delší zastávku tramvaje Divoká Šárka, stejně tak neumožňují vytvořit poblíž samostatnou autobusovou zastávku. Na jaře roku 2015 bude zprovozněna stanice metra Veleslavín. Proto je v současnosti předpokládán přestup z příměstských a městských autobusových linek na kolejovou dopravu v nové stanici metra Veleslavín.

Linky A22, A23 a A560 budou mít zajištěnou také přestupní vazbu na autobusovou linku 179 v autobusových zastávkách Letiště Václava Havla, U hangáru, Terminál 3, K letišti a na linku 119 všechny vnější autobusové linky v zastávce Dědina.

3. V rámci dokumentace je navrženo použití všech dostupných protihlukových opatření (pokud by se v průběhu přípravy záměru objevila nová, technicky proveditelná opatření, která by minimalizovala nutnost snižování rychlosti, budou v projektu zohledněna).

Relevantní opatření týkající se snížení akustické zátěže jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

4. Zvýšená pozornost s ohledem na potenciální vlivy záměru byla věnována zejména vlivům z vyvolané dopravy, a to jak z hlediska hlukové zátěže, tak i z hlediska znečištění ovzduší. Predikce vlivů při provozu tramvajové trati na životní prostředí je v dokumentaci řešena s využitím standardních matematických modelů a metodik (v přílohové části dokumentace jsou k dispozici akustické studie a modelové hodnocení kvality ovzduší, které jsou založeny na dopravně inženýrských podkladech Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy). Tyto studie byly podkladem pro vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví provedené s využitím standardních metodických postupů.

Vlivy záměru na čistotu ovzduší a veřejné zdraví jsou detailně hodnoceny v modelovém hodnocení kvality ovzduší (příloha č. 3 dokumentace), resp. ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 5 dokumentace).

Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na čistotu ovzduší a veřejné zdraví jsou přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích dojde oproti výchozí situaci ke zlepšení imisní situace v lokalitě, pouze u benzenu lze zaznamenat celkový mírný nárůst imisní zátěže cca 0,1 % imisního limitu v průměru pro celou plochu posuzovaného území; u žádné ze sledovaných imisních charakteristik nebylo zaznamenáno zvýšení zdravotního rizika významné ve smyslu ohrožení zdraví).

Pokud se jedná o problematiku akustické zátěže a její vliv na veřejné zdraví, jsou předmětem detailního hodnocení v akustické studii (příloha č. 4 dokumentace), resp. vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 5 dokumentace).

Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže).

ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve odkazuje na komentář v bodech ad a) tohoto vypořádání vyjádření.

Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

28. Vyjádření pana Ing. Pavla Kota

(ze dne 5. 5. 2014)

Podstata vyjádření

a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:

1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu

přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).

- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

29. Vyjádření pana Ing. Zdeňka Kubíka (ze dne 3. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
Studie hluku je nedostatečná (již nyní není na sídlišti Dědina jednoduché parkovat, zrušení 130 parkovacích míst bude mít za následek objížďení a hledání parkovacího místa s větším hlukem a exhalacemi - doporučuje se provedení skutečného testu dopadu zrušení parkovacích míst a stavu, který to na Dědině vytvoří; tranzitní doprava přes Dědinu výrazně zvýší hladinu hluku - návrh přesouvá dopravu z ulice Drnovské přímo do ulic Vlastina, Navigátorů, Dědinská atd., hluk se zvýší mnohonásobně, i když podle studie nikoliv, i zde máme možnost ověřit studii praxí; zpracovatel není schopen vysvětlit, jak je započítán velmi významný liniový hluk z Pražského okruhu; výstavbou nové dráhy 24L na letišti dojde k významnému přiblížení hluku z letového provozu k Dědině a studie s tím neuvažuje; o hluku letadel odlétajících z dráhy 12 v Ruzyni není zmínka; v průběhu posuzování došlo k zásadní změně plánované environmentální situace na sídlišti Dědina - výstavba nákupního centra o 340 parkovacích místech; nenašel jsem výpočet synergie intenzity hluků, jejich společné působení).
- b) Vysloveno podezření, že tramvajová trať je budována kvůli obchodnímu centru a nikoliv obyvatelům Dědiny.
- c) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

ad a) Pokud jde o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území v důsledku realizace záměru, které je vyčísleno na 84 parkovacích stání (viz str. 32 dokumentace), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Proto může docházet k rozdílům ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání. Z věcného hlediska je však zásadní,

aby v zájmovém území byl deficit parkovacích stání řešen, a to nejen ve vztahu k realizaci posuzovaného záměru výstavby tramvajové trati. Z tohoto hlediska se jako optimální jeví řešit deficit parkovacích stání výstavbou parkoviště (např. parkovacího domu, montované nadstavby nad stávajícími parkovacími plochami), jehož kapacita bude stanovena ve vazbě na celkové potřeby zájmového území s tím, že tato stavba bude realizována jako samostatná investice (aby se ve vztahu k plánovanému využití financování z evropských fondů nezvýšily náklady na výstavbu tramvajové trati) a že bude časově koordinována s výstavbou tramvajové trati tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území (investora stavby parkoviště určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy).

Relevantní opatření týkající se řešení deficitu parkovacích stání v zájmovém území je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Obava z tranzitní dopravy může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská). Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevýhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.

Dopravně inženýrské podklady (viz příloha č. 8 dokumentace) potvrzují předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblastí tranzitní dopravu z jiných částí Prahy a že bude sloužit převážně pro obyvatele lokality Dědina. Jedná se však o poměrně velké území, které generuje samo o sobě nemalou zdrojovou/cílovou dopravu.

Navržený komunikační skelet není koncipován jako sběrný - má sloužit pouze pro obslužnou dopravu. Pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic).

U varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je průjezd v uváděném směru nemožný.

Relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Jak ukazují výkresy změn intenzit dopravy (viz příloha č. 8 dokumentace), vlivem záměru dojde ve většině dotčených ulic uvnitř sídliště ke změnám intenzit dopravy v řádu stovek vozidel za den, pouze v jednom úseku ulice Navigátorů je nutné očekávat nárůst vyšší, a to maximálně 2 270 vozidel za den (v roce 2016 u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích), resp. 3 000 vozidel za den (v roce 2020 u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích). Změny v řádu stovek vozidel za den nemohou způsobit mnohonásobný nárůst hluku, jak prokazuje hluková studie. Pokud se jedná o ulici Navigátorů, odpovídají ji výpočtové body č. 59 a 74 v akustické

studii, ve kterých maximální změna dosahuje hodnoty 0,9 v roce 2016, resp. 1,1 dB v roce 2020.

Pokud se jedná o problematiku akustické zátěže a její vliv na veřejné zdraví, jsou předmětem detailního hodnocení v akustické studii (příloha č. 4 dokumentace), resp. vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (příloha č. 5 dokumentace).

Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže).

Hluk z Pražského okruhu je v modelovém výpočtu zohledněn, v dané oblasti se však již významněji neprojevuje a hladiny hluku jsou určovány zejména automobilovým, případně pak tramvajovým provozem na místních komunikacích.

Akustická studie hodnotí hluk z tramvajové a automobilové dopravy jakožto hluk, který se vlivem záměru bude měnit. Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které určuje mj. limity hluku ve venkovním prostředí, samostatně a odděleně limituje hluk z automobilové dopravy, hluk z provozu na drahách v ochranném pásmu dráhy a hluk z leteckého provozu. Zdravotní působení všech těchto třech zdrojů hluku je odlišné, hluk má jiný charakter, tónové složení, dobu působení apod. a proto nelze působení hluku z těchto tří zdrojů sčítat. Je možné (s jistou dávkou nepřesnosti) sečíst hluk z automobilové a tramvajové dopravy, avšak hluk z leteckého provozu je hluk zcela jiný a nelze jej hodnotit s hlukem z pozemní dopravy společně. Protože se hluk z letecké dopravy záměrem nijak nemění, nebylo jeho vyhodnocení v rámci dokumentace provedeno, akustická situace z hlediska leteckého hluku nebude nijak změněna.

V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválená dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě,

jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).

- ad b) Pokud se jedná o zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, je předmětem části B.I.5. dokumentace a vychází i z „Vyhledávací studie obsluhy letiště Ruzyně tramvajovou tratí“ a z projektu „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Ruzyně“. Záměr je dlouhodobě připravován a je v souladu s Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy. Z věcného hlediska je zřejmé, že tramvajová doprava zlepšuje komfort, rychlost a zejména spolehlivost přepravy. Naopak autobusová doprava je negativně ovlivňována všemi mimořádnými událostmi na silniční síti (dopravní špičky, dopravní nehody, klimatické podmínky v zimním období).

Výhledové prodloužení tramvajové trati I Terminálu 3 letiště není předmětem posuzovaného záměru a není proto v dokumentaci hodnoceno.

Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

- ad c) Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

30. **Vyjádření pana Ing. Mgr. Oldřicha Kužílka**
(ze dne 9. 5. 2014)

Podstata vyjádření

a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:

1. Vypořádání připomínek je manipulativní, nepravdivé, místy zjevně uvádí chybná tvrzení, položeným otázkám se „chytře vyhýbá“ pomocí slovní mlhy (ve velké míře jde jen o opakování původních stanovisek nebo o vyhýbání se vznesené připomínce, např. připomínka, že plánované město bude k ulici Evropská připojeno pouze ulicí U Silnice, není zodpovězena, vypořádání se zabývá jinou otázkou - vedením tramvaje), podrobně:
 - 1.1. Není vypořádána připomínka, že zneprůjezdnění nebo zjednosměrnění ulice Vlastina není odůvodněno a že napojením ulice Evropská na ulici Navigátorů a následně U Silnice vznikne dopravní tepna přivádějící veškerou dopravu ze směru od letiště do oblasti ulic Radčina, Nová Šárka, Svatavina a na sídliště Dědina.
 - 1.2. Zcela matoucí je opakování argumentu, že cílem je zachovat „komorní ráz čtvrti“, ačkoliv ve skutečnosti se tak neděje (navrhuje se rozptýlit dopravu z ulice Vlastina do okolí a narušit jeho komorní charakter).
 - 1.3. Vypořádání připomínek nereflktuje navržené varianty (např. se uvádí, že pro obyvatele Dědiny je navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská - U Silnice, ve variantě částečné křižovatky to však neplatí).
 - 1.4. Trvá se na tom, že chybí nejen vysvětlení úplné i částečné neprůjezdnosti ulice Vlastina v úseku Hostouňská - U Silnice, ale tato úprava dokonce v popisu chybí (pasáž Úprava stávajících komunikací a zpevněných ploch, str. 11). Tvrzení ve vypořádání, že odůvodnění je v bodě B.II.6.2. není pravdivé - bod obsahuje pouze popis navrženého řešení, nikoli jeho odůvodnění. Přitom jde o klíčovou změnu v dopravě zasahující do všech vztahů v okolí.
 - 1.5. Oznámení je zpracováno s chybami (např. v bodě B.II.6.2. se uvádí, že tramvajová trať mezi Evropskou a U Silnice je „oboustranně pojížděna vozidly individuální automobilové dopravy“ - to je v rozporu se záměrem místo zneprůjezdnit anebo zjednosměrnit).
 - 1.6. Nutno trvat na tom, že zásadní zásah do doposud klidové zóny nebyl dostatečně konzultován s občany. Tvrzení ve vypořádání odkazující na „probíhající informování“ nebo na „představení projektu v listopadu 2012 na výstavě Praha 6 mění tvář“ je manipulativní.
2. Nadále existují problémy předloženého Oznámení:
 - 2.1. Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění, chybně stanovené priority (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměřovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; nejsou zde správně vyhodnoceny priority – kvůli malému problému se navrhuje vyvolat gigantický problém s dopadem do širokého okolí a opustit dopravní uspořádání s dostatečně

- dimenzovanou páteřní komunikací; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).
- 2.2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přílehlých územích; je neobhájitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
 - 2.3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; navíc i tato varianta vnáší do komorního prostředí významnou novou zátěž).
 - 2.4. Nevěrohodné argumenty, nepřesvědčivost materiálu (studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Radčina, Nová Šárka, Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
 - 2.5. Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění, jsou nesprávně vyhodnocené priority (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; nejsou zde správně vyhodnoceny priority – jestliže zájmem Dopravního podniku je minimalizovat úseky, kdy je tramvajové těleso používáno i pro automobilovou dopravu včetně MHD autobusů, pak mnohem významnější zájem je zajistit v široké lokalitě klidové zástavby klidové dopravní uspořádání - varianta obousměrného poježdění vozidel po tramvajovém tělese je v případě této úrovně dopravní zátěže zcela běžná, nelze nadřazovat svůj úzce technický, provozní zájem nad zájmy obyvatel Prahy; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).

b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

ad a) 1. K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

- 1.1. Pokud se jedná o navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina (viz varianty 1 a 2 řešení výhledového dopravního režimu v přílehlých ulicích), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že toto řešení bylo zvoleno vzhledem

k prostorovým podmínkám neumožňujícím zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánů, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina umožní zjednodušení dopravních vazeb a zklidnění dopravy v okolí ulice Vlastina. Důsledkem tohoto řešení je pak přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je právě rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Vzhledem k charakteru záměru je proto hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví provedené v dokumentaci zcela dostačující.

Obava z tranzitní dopravy může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská). Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru

Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevýhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.

Dopravně inženýrské podklady (viz příloha č. 8 dokumentace) potvrzují předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblasti tranzitní dopravu z jiných částí Prahy a že bude sloužit převážně pro obyvatele lokality Dědina. Jedná se však o poměrně velké území, které generuje samo o sobě nemalou zdrojovou/cílovou dopravu.

Navržený komunikační skelet není koncipován jako sběrný - má sloužit pouze pro obslužnou dopravu. Pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic).

U varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je průjezd v uváděném směru nemožný.

Relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

- 1.2. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 1.1. tohoto vypořádání vyjádření.
 - 1.3. V oznámení záměru byla uvažována pouze varianta s úplnou křižovatkou, teprve v dokumentaci je uvažována také varianta s redukovanou křižovatkou.
 - 1.4. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 1.1. tohoto vypořádání vyjádření.
 - 1.5. V dokumentaci je konstatování nepřesné. Úsek bude individuální automobilovou dopravou obousměrně poježděn pouze mezi ulicí Evropská a zastávku Vlastina k místu napojení obytných domů čp. 2a, 4, 6 a 8 – tj. cca 50 m před křižovatkou s ulicí U Silnice. Dále ke křižovatce s ulicí U Silnice budou tramvajovou trať poježdět pouze autobusy, taxi a cyklisti.
 - 1.6. Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že v rámci posuzování vlivů podle zákona č. 100/2001 Sb. je veřejnost standardně informována v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 100/2001 Sb. (posouzení problematiky konzultací s občany mimo rámec posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. vybočuje z rámce tohoto posuzování).
2. K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.
- 2.1. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 1.1. tohoto vypořádání vyjádření.
 - 2.2. V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se

uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválená dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných). Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

- 2.3. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 1.1. tohoto vypořádání vyjádření.
- 2.4. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 1.1. tohoto vypořádání vyjádření.
- 2.5. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 1.1. tohoto vypořádání vyjádření.

ad b) Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

31. **Vyjádření pana Jana Maláta**
(ze dne 9. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
 2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
 3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
 4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).
- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

32. Vyjádření paní Mgr. Denisy Oulehlové, PhD.

(ze dne 7. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Předpoklad nahrazení autobusové dopravy v oblasti dopravou tramvajovou je chybný (nejvíce autobusových spojů z oblasti Dědiny zajišťuje linka 179, která umožňuje přímé spojení s Petřinami, Vypichem, Motolem atd., jedná se o jediný spoj k nejbližším nemocničním zařízením a zachování jejího provozu je rozhodně žádoucí, zbylé linky jezdí ve výrazně delších intervalech, spojují oblast s Bílou Horou, případně se sídlištěm Řepy a s trasou tramvaje se stejně jako linka 179 překrývají jen v úseku Ciolkovského – Divoká Šárka a jejich úplné zrušení by mělo na dopravní obslužnost negativní dopad; ve studii je proto třeba přehodnotit, nakolik skutečně a zda vůbec umožní provoz tramvajové trati snížení frekvence ostatních spojů MHD, za stávající situace se dopravní napojení sídliště Dědina jeví jako dostatečné a rušení přímých autobusových linek je nežádoucí, jelikož tramvajová trať za ně nenabízí plnohodnotnou náhradu).
 2. Propočty stavu dopravní zátěže z automobilové dopravy spojené se stavbou tramvajové trati jsou špatně provedené, jelikož dokumentace pracuje s chybnými vstupními údaji (je několik výrazných změn průjezdnosti klíčových komunikací pro osobní dopravu, především zaslepení ulice Vlastina a navazující vytvoření křižovatky Navigátorů - Evropská; studie modeluje změny v dopravním zatížení vycházející pouze ze stávajícího stavu a vůbec neuvažuje další rozvoj okolí či nebezpečí zprůjezdnění oblasti pro tranzitní dopravu, navíc zcela chybí vysvětlení, proč je nutné ulici Vlastina zneprůjezdnit a dopravu přesunout do přilehlých uliček - stran změn se jedná o výstavbu nové obytné čtvrti pro 10 – 15 tis. obyvatel a dále o záměr výstavby nákupního centra v blízkosti konečné zastávky Drnovská; zcela zásadní je opomenutí, že křižovatka Navigátorů - Evropská otevře klidovou oblast tranzitní dopravě od Pražského okruhu směrem na Vypich). Opomenutí vlivu širšího kontextu na dění v oblasti vede ke zkresleným a nesprávným výstupům (musí se promítnout i do propočtu finančních nákladů stavby). Dokumentaci je nutné přepracovat a doplnit.
 3. Problém úbytku parkovacích stání pro místní občany není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu bude mít negativní vliv na poměry v čtvrti; studie nenabízí žádné alternativy; následky redukce parkovacích míst je nutné rozpracovat).
- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

- ad a) **K jednotlivým záležitostem se na základě vyžádaných údajů uvádí následující.**
1. **Souběžně s tramvajovou tratí budou vedeny autobusové linky zajišťující přepravní vztahy, které nepokryje nová tramvajová trať, vč. propojení s linkou. Konkrétní linkové vedení navrhne Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID) ve spolupráci s Městskou částí Praha 6 (systémově ROPID předpokládá vedení autobusové linky do oblasti Praha 13 a 17, autobusovou linku pro spojení s oblastí Staré Ruzyně a Bílé Hory, metrobuseovou linku směrem na letiště a do oblastí nemocnice Motol).**

2. V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválená dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných). Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.
3. Pokud jde o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území v důsledku realizace záměru, které je vyčísleno na 84 parkovacích stání (viz str. 32 dokumentace), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Proto může docházet k rozdílům ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání. Z věcného hlediska je však zásadní, aby v zájmovém území byl deficit parkovacích stání řešen, a to nejen ve vztahu k realizaci posuzovaného záměru výstavby tramvajové trati. Z tohoto hlediska se jako optimální jeví řešit deficit parkovacích stání výstavbou parkoviště (např. parkovacího domu, montované nadstavby nad stávajícími parkovacími plochami), jehož kapacita bude stanovena ve vazbě na celkové potřeby zájmového území s tím, že tato

stavba bude realizována jako samostatná investice (aby se ve vztahu k plánovanému využití financování z evropských fondů nezvýšily náklady na výstavbu tramvajové trati) a že bude časově koordinována s výstavbou tramvajové trati tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území (investora stavby parkoviště určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy).

Relevantní opatření týkající se řešení deficitu parkovacích stání v zájmovém území je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad b) Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

33. Vyjádření paní MUDr. Jany Peichlové a pan Mgr. MUDr. Štěpána Peichla

(ze dne 9. 5. 2014)

Podstata vyjádření

a) Podáváme nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:

1. V dokumentaci chybí zpracování dalších možných variant vybudování tramvajové trati se zachováním automobilového provozu v ulici Vlastina, případně jiná varianta bez vybudování křižovatky Evropská - Navigátorů (dokumentace neobsahuje ani odůvodnění, proč nebyla zpracována varianta bez omezení automobilové dopravy v ulici Vlastina a bez zřízení křižovatky Evropská - Navigátorů, argument nutnosti zachování stávající aleje stromů není nijak odůvodněn a chybí srovnání s variantou jiné úpravy části ulice Vlastina a vysazené zeleně).
2. V souvislosti s vybudováním křižovatky Evropská - Navigátorů není dostatečně zohledněno zvýšení tranzitní dopravy z ulice Evropská přes křižovatku a přes ulice Navigátorů a U Silnice do ulice Libocká, a to s nedostatečným zdůvodněním, že to nehrozí, neboť to pro řidiče nebude výhodné kvůli přednosti zprava (naopak současná situace ukazuje, že řidiči využívají možnosti vyhnou se světelné křižovatce Evropská - Libocká průjezdem obytnou částí Liboce.)
3. Dokumentace neobsahuje dostatečnou analýzu důsledků uzavření části ulice Vlastina na životní prostředí v oblasti, chybí případné návrhy opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí v dotčených ulicích.
4. Dokumentace neobsahuje posouzení vlivu nezbytného zrušení parkovacích míst v ulici U silnice, uvádí, že řešení parkování je záležitostí Prahy 6 (změna režimu parkování však může mít zásadní vliv na kvalitu bydlení a na životní prostředí).
5. V dokumentaci není zohledněn budoucí zásadní předpokládaný nárůst automobilové dopravy v souvislosti se záměrem využití oblasti (obytná zóna pro 10 – 15 tis. obyvatel, obchodní centrum při ulici Drnovská).
6. V dokumentaci není posouzena kumulace vlivů záměru modernizace trati Praha - Kladno a záměru tramvajové trati Divoká Šárka - Libocká (případně zřízení vlakové zastávky v oblasti Liboce či Ruzyně bude mít přímý vliv na intenzitu automobilového

provozu v oblasti - je zamýšleno zřízení vlakové zastávky Liboc, která má sloužit i k přestupu mimopražských řidičů na PID a veškerá příjíždějící doprava ze severozápadního kvadrantu okolí Prahy by tak využívala průjezdu křižovatkou Evropská - Navigátorů a dále ulicí U Silnice).

7. Navržené řešení tramvajové trati s přímým napojením stávajících místních obslužných komunikací v ulici Navigátorů a U Silnice na ulici Evropská by přivedlo zvýšenou dopravu do oblasti, která je územním plánem vymezena jako oblast čistě obytná.
8. Dokumentace neobsahuje v dostatečném rozsahu návrhy opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí ani návrhy k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů (neobsahuje dostatečná opatření ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí).

b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

1. Pokud se jedná o navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina (viz varianty 1 a 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že toto řešení bylo zvoleno vzhledem k prostorovým podmínkám neumožňujícím zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvajů a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvajů i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánům, fronta vozidel by

v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Navržené dopravní řešení týkající se úplného nebo částečného zneprůjezdnění ulice Vlastina umožní zjednodušení dopravních vazeb a zklidnění dopravy v okolí ulice Vlastina. Důsledkem tohoto řešení je pak přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je právě rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Vzhledem k charakteru záměru je proto hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví provedené v dokumentaci zcela dostačující.

2. Obava z tranzitní dopravy může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská). Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevýhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.

Dopravně inženýrské podklady (viz příloha č. 8 dokumentace) potvrzují předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblastí tranzitní dopravu z jiných částí Prahy a že bude sloužit převážně pro obyvatele lokality Dědina. Jedná se však o poměrně velké území, které generuje samo o sobě nemalou zdrojovou/cílovou dopravu.

Navržený komunikační skelet není koncipován jako sběrný - má sloužit pouze pro obslužnou dopravu. Pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic).

U varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je průjezd v uváděném směru nemožný.

Relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

3. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodech ad a) 1. a ad a) 2. tohoto vypořádání vyjádření.
4. Pokud jde o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území v důsledku realizace záměru, které je vyčísleno na 84 parkovacích stání (viz str. 32 dokumentace), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Proto může docházet k rozdílům ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání. Z věcného

hlediska je však zásadní, aby v zájmovém území byl deficit parkovacích stání řešen, a to nejen ve vztahu k realizaci posuzovaného záměru výstavby tramvajové trati. Z tohoto hlediska se jako optimální jeví řešit deficit parkovacích stání výstavbou parkoviště (např. parkovacího domu, montované nadstavby nad stávajícími parkovacími plochami), jehož kapacita bude stanovena ve vazbě na celkové potřeby zájmového území s tím, že tato stavba bude realizována jako samostatná investice (aby se ve vztahu k plánovanému využití financování z evropských fondů nezvýšily náklady na výstavbu tramvajové trati) a že bude časově koordinována s výstavbou tramvajové trati tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území (investora stavby parkoviště určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy).

Relevantní opatření týkající se řešení deficitu parkovacích stání v zájmovém území je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

5. V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválená dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se

spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).

Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

6. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 5. tohoto vypořádání vyjádření.
7. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 2. tohoto vypořádání vyjádření.
8. Relevantní opatření týkající se ochrany životního prostředí a veřejného zdraví rezultující z posuzování podle zákona č. 1200/2001 Sb. jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

ad b) Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

34. Vyjádření paní Zuzany Piskáčkové

(ze dne 7. 5. 2014)

Podstata vyjádření

a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:

1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu

přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).

- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

35. Vyjádření pana Ing. Tomáše Podivínského (ze dne 7. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podává se nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Úbytek parkovacích míst není řešen (úbytek parkovacích míst o třetinu; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
 2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
 3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
 4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).

5. Neprůjezdná Vlastina je v rozporu s územním plánem (podle územního plánu je ulice Vlastina vedena jako „dopravně významná komunikace“ - její zaslepení by její komunikační funkci vážně narušilo; podle územního plánu má oblast U Silnice mezi ulicemi Vlastina a Pod Cihelnou status „Čistě obytné území“, do stejné kategorie spadá i navazující oblast ulice Navigátorů od křižovatky s ulicí Pod Cihelnou směrem k ulici Evropská - variantně navržené vybudování světelné křižovatky s napojením ulic Evropská a Navigátorů s plánovaným provozem 3 400 až 4 100 aut denně není se statusem čistě obytného území slučitelná).

b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství pro dům č.p. 654, k.ú. Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

36. Vyjádření pana Mgr. Jana Rybáře, PhD., MLitt

(ze dne 5. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
 1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
 2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
 3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
 4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou

stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).

- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

37. Vyjádření pana Ing. Zdeňka Schmidy

(ze dne 6. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Není řešen úbytek parkovacích míst (minimálně třetinový úbytek parkovacích míst - 130 míst podle Městské části Praha 6; studie nepočítá se s následným nárůstem parkujících aut z Kladna a Slaného vzhledem k výhodnosti možného spojení; studie nepočítá s nutností zajistit parkování v návazném projektu pro 10 – 15 tis. obyvatel, nemluvě o multifunkčním objektu Drnovská; nikdo nemonitoroval parkování v oblasti; ignorují se důsledky, které zhorší životní prostředí; zmiňuje se placené parkování, pokud bude parkovací dům zahrnut do projektu).
 2. Schází komplexní pohled na oblast životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na lokalitu s novou zástavbou pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; je nepřípustné, aby projekt již nyní nezahrnul základní aspekt, že brzy bude muset splňovat další požadavky v rámci zajištění městské hromadné dopravy; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy nepočítají, jak změny v infrastruktuře ovlivní směrování provozu aut; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku těchto změn).
 3. Není řešena tranzitní doprava (vytvořením nové křižovatky mezi ulicemi Navigátorů a Evropskou přivede tranzitní dopravu ulicí U Silnice směrem na letiště z prostoru Petřín, Břevnova zkratkou z ulice Libocká; studie přichází s alternativním řešením, jde však pouze o alternativu, s variantou kompletní křižovatky je stále počítáno jako se základní variantou; nikoho nezajímá stav vozovky v ulici U Silnice; je zarážející, že nikdo nepřizná další logicky návazný krok ve změně dopravní infrastruktury po realizaci křižovatky - propojení ulice U Silnice a ulice Libocká ve směru do města okolo skladů REGATA; studie též ignoruje, že ulice Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina se stanou oblíbenou zkratkou na křižovatku Evropská – Navigátorů; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy).
 4. Neprůjezdná ulice Vlastina (je neodpovídající přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přesměřovat do úzkých ulic, zcela změnit charakter provozu v oblasti v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro

tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).

5. Průběh stavby (záměr opomíjí vliv stavby na parkování aut, automobilovou dopravu a hromadnou městskou dopravu v průběhu stavby s vlivem na stavby, které budou v její blízkosti; není jasné, zda proběhne stavba po úsecích nebo najednou).
6. Konstrukční řešení kolejového svršku a provoz tramvaje (ve studii je plánovaně použito posledních trendů v rámci zajištění minimalizace hlukové zátěže a přenosu vibrací, ale tato oblast je popsána obecně a bez detailního rozboru a analýzy - očekával bych finální návrh a odůvodnění použitých stavebních prvků a ne jen využití normy ČSN 736405; tvrzení, že tramvajová linka v návaznosti na ostatní záměry výstavby v okolí bude v provozu od 4.00 do 24.00 snad nevěří ani zpracovatel studie).

- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je - až na body a) 5. a a) 6. - prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek s tím, že ve vztahu k bodu a) 5. a a) 6. vyjádření se uvádí následující.

Pokud se jedná o průběh stavby, je včetně etapizace pospán v části B.1.6. dokumentace (str. 52 a 53). V této souvislosti se uvádí, že detailní průběh stavby bude řešen v projektové dokumentaci (pro stavební řízení), kdy budou známy příslušné detailní údaje.

Relevantní opatření týkající se souboru organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Pokud se jedná o konstrukční řešení kolejového svršku, konstrukční řešení tramvajové trati je řešeno v podrobnosti úměrné pro danou etapu přípravy záměru, tj. pro účely dokumentace. Všechna známá stavební protihluková opatření jsou navržena a v akustické studii jsou započítána (pružné upevnění kolejnic, bezžlábkové kolejnice, tlumící bokovnice a podkladnice, použití asfaltu se sníženou hlučností). Nenavrhují se pouze protihlukové zdi, které se v dané městské zástavbě nepovažují za vhodné.

Relevantní opatření týkající se omezení hlukové zátěže jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

V případě vibrací je v dokumentaci uvedeno, že vzhledem ke vzdálenostem objektů od budoucí trasy tramvaje se nepředpokládají nadlimitní vlivy vibrací a že přesný rozsah antivibračních opatření vyplyne ze studie, která musí být zpracována v projektové dokumentaci (pro stavební řízení), kdy budou známy přesné údaje o konkrétním stavebním řešení trati. S uvedeným přístupem se lze ztotožnit. V této souvislosti se dále uvádí, že predikce stavu vibrací je s ohledem na řadu ovlivňujících faktorů včetně charakteristik horninového prostředí značně komplikovanou záležitostí. Proto se

doporučuje, aby antivibrační opatření byla řešena s rezervou a aby v rámci zkušebního provozu bylo provedeno kontrolní měření vibrací, které doloží splnění příslušných limitů vibrací, a to jak z hlediska vlivů vibrací na stavební objekty, tak i z hlediska vlivů vibrací na zdraví.

Relevantní opatření týkající se vibrací jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

Pokud jde o provoz tramvaje, Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nepředpokládá provozování noční tramvajové linky ani po prodloužení trati k Terminálu 3 letiště (i po event. prodloužení tramvajové trati bude třeba noční autobusovou linkou obsloužit Terminály 1 a 2 letiště, zajistit tangenciální propojení s Petřinami a Smíchovem s dalším pokračováním do centra města tak, jako to v současnosti zajišťuje autobusová linka 510). Zavedení noční tramvajové linky k Terminálu 3 letiště proto nebude potřeba.

Tvrzení v dokumentaci není zcela přesné. Po prodloužení tramvajové trati lze předpokládat její využití pasažéry Terminálu 3 (soukromé lety). Pro pasažéry letecké přepravy Terminálů 1 a 2 však vzhledem k nutnosti přestupu na další druh dopravy s cílem u těchto terminálů není využití tramvaje výhodné.

Relevantní opatření týkající se omezení nočního provozu tramvajové trati je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

38. Vyjádření paní Ing. Martiny Sovjákové

(ze dne 8. 5. 2014)

Podstata vyjádření

a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:

1. Předpoklad nahrazení autobusové dopravy v oblasti dopravou tramvajovou je chybný (nejvíce autobusových spojů z oblasti Dědiny zajišťuje linka 179, která umožňuje přímé spojení s Petřinami, Vypichem, Motolem atd., jedná se o jediný spoj k nejbližším nemocničním zařízením a zachování jejího provozu je rozhodně žádoucí, zbylé linky jezdí ve výrazně delších intervalech, spojují oblast s Bílou Horou, případně se sídlištěm Řepy a s trasou tramvaje se stejně jako linka 179 překrývají jen v úseku Ciolkovského – Divoká Šárka a jejich úplné zrušení by mělo na dopravní obslužnost negativní dopad; ve studii je proto třeba přehodnotit, nakolik skutečně a zda vůbec umožní provoz tramvajové trati snížení frekvence ostatních spojů MHD, za stávající situace se dopravní napojení sídliště Dědina jeví jako dostatečné a rušení přímých autobusových linek je nežádoucí, jelikož tramvajová trať za ně nenabízí plnohodnotnou náhradu).
2. Propočty stavu dopravní zátěže z automobilové dopravy spojené se stavbou tramvajové trati jsou špatně provedené, jelikož dokumentace pracuje s chybnými vstupními údaji (je několik výrazných změn průjezdnosti klíčových komunikací pro osobní dopravu, především zaslepení ulice Vlastina a navazující vytvoření křižovatky Navigátorů - Evropská; studie modeluje změny v dopravním zatížení vycházející pouze ze stávajícího stavu a vůbec neuvažuje další rozvoj okolí či nebezpečí zprůjezdnění oblasti pro tranzitní dopravu, navíc zcela chybí vysvětlení, proč je nutné ulici Vlastina zneprůjezdnit a dopravu přesunout do přilehlých uliček - stran změn se jedná o výstavbu nové obytné čtvrti pro 10 – 15 tis. obyvatel a dále o záměr výstavby nákupního centra v blízkosti konečné zastávky Drnovská; zcela zásadní je opomenutí,

že křižovatka Navigátorů - Evropská otevře klidovou oblast tranzitní dopravě od Pražského okruhu směrem na Vypich). Opomenutí vlivu širšího kontextu na dění v oblasti vede ke zkresleným a nesprávným výstupům (musí se promítnout i do propočtu finančních nákladů stavby). Dokumentaci je nutné přepracovat a doplnit.

3. Problém úbytku parkovacích stání pro místní občany není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu bude mít negativní vliv na poměry v čtvrti; studie nenabízí žádné alternativy; následky redukce parkovacích míst je nutné rozpracovat).

- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením paní Mgr. Denisy Oulehlové, PhD., odkazuje se na výše uvedené vypořádání tohoto vyjádření.

39. Vyjádření paní PhDr. Marie Stanzelové

(ze dne 6. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:

1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před

několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).

- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

40. Vyjádření paní Elišky Šerhantové (ze dne 9. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
 2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhájitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
 3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
 4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).
- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

41. Vyjádření paní PhDr. Blanky Šrámkové a pana RNDr. Václava Šrámka

(ze dne 8. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podáváme nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
 2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
 3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
 4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).
 5. Pochybné hledání přínosů ve zrychlení dopravy (zrychlení do centra o 3 minuty je úsměvný argument neberoucí v potaz další okolnosti a svědčící o snaze najít na projektu jakákoliv pozitiva).
- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je - až na bod a) 5. - prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek s tím, že ve vztahu k bodu a) 5. vyjádření se uvádí následující.

Pokud se jedná o přínosy ve zrychlení dopravy, zkrácení jízdní doby o 3 – 4 minuty je časová úspora 28% - 33% při cestě na metro (Veleslavín). Při každodenní dojíždě (pracovní dny) do zaměstnání nebo do školy to znamená roční časovou úsporu 26 – 34,5 hodiny pro každého cestujícího. Do časové úspory není započteno případné zdržení autobusů při kongescích.

Zlepší se komfort přepravy, nabídka přepravní kapacity, rychlost a zejména spolehlivost. Naopak autobusová doprava je negativně ovlivňována všemi mimořádnými událostmi na silniční síti (dopravní špičky, dopravní nehody). Při cestě na metro odpadne pro větší část relací přestup z autobusu na tramvaj.

42. Vyjádření pana Ing. Daniela Türka

(ze dne 4. 5. 2014)

Podstata vyjádření

a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:

1. Není provedeno kvalitní srovnání autobusové a nově uvažované tramvajové trati (srovnání by mělo být provedeno při reflektování změny trasování stávající autobusové dopravy; použitý argument o zajištění rychlejšího napojení na novou stanici Veleslavín nelze brát jako relevantní).
2. Nejsou kvalitně vypracovány varianty 1 a 2 změn v dopravě (na obr. B.1 je ulice U Silnice značena jako průjezdná v úseku mezi ulicemi Litovická a Špotzova, ve skutečnosti je v současném stavu v tomto směru neprůjezdná - není tedy jasné, zda jde o zachování současného stavu /a je chybně zakreslený/, nebo zda je uvažovaná úprava současného stavu /a šipka má být červená místo modré/; v případě úpravy současného stavu bych měl zásadní připomínky, není ale patrné, co platí).
3. Zprůjezdnání úseku ulice Vlastina v úseku od ulice Ke Džbánu s ústím do ulice Evropská je krajně nevhodné (jedná se o úsek využívaný chodci, ráno zvláště malými dětmi).
4. Z hlediska ulehčení od autobusové dopravy jsou obě varianty tramvaje naprosto zbytečné (srovnání tabulek B.17. a C.12. je velice složité, ale myslím, že počet autobusů, které projedou ulicí Vlastina se sníží o cca 300 autobusů denně; toto snížení není v porovnání s celkovým počtem vozidel, která projedou ulicí Vlastina, natolik významné, aby se musela přivádět tramvaj, zvláště když jde o výměnu 300 průjezdů autobusů za 200 průjezdů tramvaj; mám zásadní připomínku k prezentaci čísel v tabulce C.12., kde je průjezd autobusů rozdělen do většího množství úseků, což opticky evokuje vyšší počet autobusů - porovnání současného stavu a navržených variant by mělo být na stejném základě).
5. Mám pochybnosti o správnosti výpočtu intenzit dopravy (ve vypořádání připomínek a dále se objevují vypořádání, která svědčí o neznalosti místní dopravní situace vedoucí k podcenění vlivů tranzitní dopravy, požadují revizi výpočtu intenzit, zvláště se zaměřením na rizika přivedení tranzitní dopravy; jakékoli významnější zvýšení tranzitní dopravy bude znamenat nejméně komfort obyvatel a znečištění, ale

i významný nárůst nehodovosti, protože většina komunikací není na vyšší provoz uzpůsobena; upozorňuje se na chybná či diskutabilní tvrzení týkající se dopravy v oblasti).

6. Dokumentace neřeší zásadní úbytek nejméně 84 parkovacích míst (bez řešení tohoto problému neplní dokumentace svůj účel).
7. V dokumentaci chybí porovnání se současnou variantou (bez tramvaje) adoptovanou na otevření nové stanice Metra Veleslavín (tudíž srovnání variant 1 a 2 se současným stavem do značné míry postrádá reálný základ a srovnává nesrovnatelné).
8. Navrhují zahrnout variantu nasazení elektrobuse, které by mohli zlepšit emise, snížit hladinu hluku a ušetřit Evropské fondy na jiné projekty.
9. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).

- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým záležitostem se na základě vyžádaných údajů uvádí následující.

1. **Zkrácení jízdní doby o 3 – 4 minuty je časová úspora 28% - 33% při cestě na metro (Veleslavín). Při každodenní dojíždě (pracovní dny) do zaměstnání nebo do školy to znamená roční časovou úsporu 26 – 34,5 hodiny pro každého cestujícího. Do časové úspory není započteno případné zdržení autobusů při kongescích.**

Zlepší se komfort přepravy, nabídka přepravní kapacity, rychlost a zejména spolehlivost. Naopak autobusová doprava je negativně ovlivňována všemi mimořádnými událostmi na silniční síti (dopravní špičky, dopravní nehody). Při cestě na metro odpadne pro větší část relací přestup z autobusu na tramvaj.

Porovnání nabízené přepravní kapacity (v jednom směru)

A. Stávající stav

Autobusová doprava		
časové období	nabízená kapacit/sedící	počet spojů
24 hodin	26 518/7 101	268
ranní špička 6 - 8	4 222/1 137	43

B. Navrhovaný stav

Autobusová doprava		
časové období	nabízená kapacit/sedící	počet spojů
24 hodin	14 792/ 4 068	155
ranní špička 6 - 8	2 376/ 636	24

Tramvajová doprava		
časové období	nabízená kapacit/sedící	počet spojů
24 hodin	39 780/13 481	221
ranní špička 6 - 8	6 660/2 257	37

2. Stávající dopravní režim je zakreslen správně (podle stavu v prosinci 2013). Dopravní režim zůstává každopádně beze změn.
3. Úsek bude zprůjezdněn pouze pro cílovou dopravu ve směru ven z oblasti. Předpokládá se nízká intenzita dopravy 800 – 1 400 vozidel/24 hodin podle varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích a uvažovaného období. Bezpečnost chodů je v místě vyústění do ulice Evropská zajištěna přechodem pro chodce se světelnou signalizací.
4. Obě tabulky jsou v principu totožné. V tabulce C.12. je oproti tabulce B.17. pouze dále rozdělen úsek Billa – Drnovská, což zohledňuje stávající provoz autobusů. V zásadě by bylo možné tento úsek rozdělit i v tabulce B.17., potom by byly v obou řádcích stejná čísla.
5. Obava z tranzitní dopravy může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská). Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova. V opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká – Evropská je nevýhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo předností s příčnou ulicí Vlastina.

Dopravně inženýrské podklady (viz příloha č. 8 dokumentace) potvrzují předpoklady, že nová křižovatka Evropská – U Silnice nepřivede do oblasti tranzitní dopravu z jiných částí Prahy a že bude sloužit převážně pro obyvatele lokality Dědina. Jedná se však o poměrně velké území, které generuje samo o sobě nemalou zdrojovou/cílovou dopravu.

Navržený komunikační skelet není koncipován jako sběrný - má sloužit pouze pro obslužnou dopravu. Pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic).

U varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je průjezd v uváděném směru nemožný.

Relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

6. Pokud jde o snížení počtu parkovacích stání v zájmovém území v důsledku realizace záměru, které je vyčísleno na 84 parkovacích stání (viz str. 32

dokumentace), na základě vyžádaných údajů se uvádí, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Proto může docházet k rozdílům ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání. Z věcného hlediska je však zásadní, aby v zájmovém území byl deficit parkovacích stání řešen, a to nejen ve vztahu k realizaci posuzovaného záměru výstavby tramvajové trati. Z tohoto hlediska se jako optimální jeví řešit deficit parkovacích stání výstavbou parkoviště (např. parkovacího domu, montované nadstavby nad stávajícími parkovacími plochami), jehož kapacita bude stanovena ve vazbě na celkové potřeby zájmového území s tím, že tato stavba bude realizována jako samostatná investice (aby se ve vztahu k plánovanému využití financování z evropských fondů nezvýšily náklady na výstavbu tramvajové trati) a že bude časově koordinována s výstavbou tramvajové trati tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území (investora stavby parkoviště určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy).

Relevantní opatření týkající se řešení deficitu parkovacích stání v zájmovém území je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto posudku.

7. Stavů po otevření stanice metra Veleslavín odpovídá stav pro rok 2016 bez záměru (tramvaje).
8. Elektrobusy jsou vhodné na linky, které jsou méně kapacitně vytížené.
9. V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválená dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen

hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných). Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

ad b) Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

43. Vyjádření pana Daniela Votápka
(ze dne 5. 5. 2014)

Podstata vyjádření

a) Podávám nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:

1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti

a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).

- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

44. Vyjádření paní Ing. Jany Wünsche a pana Ing. Jiřího Wünsche

(ze dne 8. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podáváme nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Nevyřešení úbytku parkovacích míst (úbytek parkovacích míst o 130 míst vyústující ve zhoršení životních podmínek občanů; chybí vyřešení důsledků, která tato situace bude mít na okolní oblasti, které ztratí komorní ráz).
 2. Absence řádného zhodnocení vlivu na zhoršení životního prostředí (Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhájitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
 3. Vznik nové tranzitní dopravy vytvořením nové křižovatky s ulicí Evropskou (vytvoření nové křižovatky mezi ulicemi Navigátorů a Evropská přinese vznik nové tranzitní dopravy jak směrem z centra města směrem na letiště, tak i směrem opačným, a to na Vypich; studie přichází s alternativním řešením, jde však pouze o alternativu a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
 4. Absence zdůvodnění neprůjezdné ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; není vysvětleno, z jakého důvodu není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).

- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

45. Vyjádření paní Ing. Jany Wünsche a pana Ing. Jiřího Wünsche

(ze dne 9. 5. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podáváme nesouhlasné vyjádření, dokumentace má následující nedostatky:
1. Úbytek parkovacích míst není řešen (dramatický úbytek parkovacích míst o třetinu - 130 míst podle Městské části Praha 6; neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování).
 2. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí (v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než dosud - Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové superměsto pro 10 – 15 tis. lidí a schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí, jsou další „transformační“ území dole u trati za Drnovskou, v přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště; za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají; studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku značného nárůstu dopravy v přilehlých územích; je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům).
 3. Otázka tranzitní dopravy není řešena (panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště a že se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké; studie přichází s alternativním řešením, které je však pouze alternativou a velká křižovatka nadále zůstává ve hře; studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty; je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy; studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy).
 4. Chybí zdůvodnění neprůjezdnosti ulice Vlastina (je podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská - U Silnice, dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí, zcela změnit dopravní poměry v oblasti a zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu; proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina není vysvětleno, pouze se odpovídá, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej - nezmiňuje se však, že alej sestává z 95 % ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit; problém je nutné fundovaně rozebrat a zdůvodnit).
- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům dokumentace není možné k záměru vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření tohoto společenství vlastníků jednotek.

VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Záměr společnosti Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“, představuje výstavbu nové dvoukolejné tramvajové trati o délce cca 2 100 m a rekonstrukci tramvajové trati o délce cca 270 m.

Posuzovaný záměr při realizaci navržených opatření k ochraně životního prostředí prakticky neovlivní, resp. minimálně ovlivní, živočichy, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, klima, krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a stav vibrací. Ovlivní sice rostliny (dřeviny rostoucí mimo les), ovzduší a akustickou situaci, avšak ovlivnění dřevin rostoucích mimo les je kompenzovatelné náhradními výsadbami a ovlivnění ovzduší a akustické situace je celkově přijatelné. Vlivy posuzovaného záměru na uvedené složky a charakteristiky životního prostředí se tak promítají i do nevýznamného ovlivnění veřejného zdraví.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

VII. NÁVRH STANOVISKA

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

SZn.

Vyřizuje / telefon / e-mail
**Ing. Novotný/236004278/
tomas.novotny@praha.eu**

Datum

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon)

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1. Název záměru

Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská

Kód záměru: PHA876 (Informační systém EIA - www.cenia.cz/eia)

2. Kapacita (rozsah) záměru

Výstavba nové dvoukolejné tramvajové trati o délce cca 2 100 m (od km 5,200 do km 7,070, kde bude navazovat nová tramvajová smyčka) a rekonstrukce tramvajové trati o délce cca 270 m (od km 4,934 do km 5,200).

Nová tramvajová trať začíná v ulici Evropská za vjezdovou výhybkou do smyčky Divoká Šárka, pokračuje ulicí Vlastina a dále podél ulice Drnovská a končí jednokolejným obracištěm s jednou předjízdou kolejí u křižovatky ulic Drnovská a Dědinská.

Rekonstrukce tramvajové trati v ulici Evropská začíná od křižovatky ulic Evropská a Za Vokovickou vozovnou a končí za vjezdovou výhybkou do smyčky Divoká Šárka.

Součástí záměru je i realizace související infrastruktury.

Na trati je pět párů zastávek s pracovními názvy Divoká Šárka, Vlastina, Sídliště Na Dědině, Ciolkovského a Dědinská. Délka zastávek Divoká Šárka a Dědinská je 67 m, délka ostatních zastávek je 35 m.

3. Umístění záměru

kraj:	Hlavní město Praha
obec:	Hlavní město Praha
městská část:	Praha 9
katastrální území:	Ruzyně, Liboc, Veleslavin, Vokovice

4. Obchodní firma oznamovatele

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

5. IČ oznamovatele

00005886

6. Sídlo oznamovatele

Sokolovská 217/42
190 22 Praha 9

II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

1. Oznámení

Oznámení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ zpracovala v červnu 2013 společnost PUDIS a.s.

Oznámení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ bylo předloženo příslušnému úřadu dne

2. Dokumentace

Dokumentaci vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí zpracoval v březnu 2014 Mgr. Radek Jareš (autorizace udělená rozhodnutím MŽP č.j.: 112632 /ENV/10 ze dne 7. 1. 2011).

Dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí byla předložena příslušnému úřadu dne

3. Posudek

Posudek o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí zpracoval v říjnu 2014 Ing. Václav Obluk (osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98 ze dne 16. 12. 1998, resp. autorizace, která byla prodloužena rozhodnutím MŽP č.j.: 50209/ENV/11 ze dne 29. 6. 2011).

Posudek o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí byl předložen příslušnému úřadu dne

4. Veřejné projednání

Veřejné projednání se konalo dne od hod. v a proběhlo v souladu s § 17 zákona a s § 4 vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Průběh a výsledky veřejného projednání jsou uvedeny v zápisu z veřejného projednání SZn. ze dne

5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Proces posuzování vlivů proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními zákona a vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Vlivy záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí a veřejné zdraví byly posouzeny ze všech podstatných hledisek.

Vyjádření obdržena k oznámení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ byla překonána dokumentací vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí a vyjádřeními obdrženy k dokumentaci vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí. V rámci posuzování vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí a veřejné zdraví byla k dokumentaci vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí a k posudku o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí obdržena kromě vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů rovněž vyjádření spolků, společenství vlastníků jednotek a veřejnosti. Přehled subjektů, od nichž bylo obdrženo vyjádření k dokumentaci vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí a k posudku o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí je uveden v následujícím bodě 6. tohoto stanoviska.

Na veřejném projednání

Podrobněji jsou výsledky veřejného projednání specifikovány v zápisu z veřejného projednání SZn. ze dne

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

hl. m. Praha

(vyjádření k dokumentaci č.j.: MHMP 693542/2014 ze dne 9. 6. 2014 a vyjádření k posudku

Městská část Praha 6

(vyjádření k dokumentaci č.j.: MČ P6 032774/2014 ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku

Hygienická stanice hl. m. Prahy

(vyjádření k dokumentaci č.j.: HSHMP 17358/2014 ze dne 9. 5. 2014 a vyjádření k posudku

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha

(vyjádření k dokumentaci č.j.: ČÍŽP/41/IPP/1312306.002/14/PVZ ze dne 25. 4. 2014 a vyjádření k posudku

Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí

(vyjádření k dokumentaci SZn.: S-MHMP-0834253/2013/3/OZP/VI ze dne 13. 5. 2014 a vyjádření k posudku

Magistrát hl. m. Prahy, odbor památkové péče
(vyjádření k dokumentaci č.j.: S-MHMP 505985/2014/Rad ze dne 5. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

Magistrát hl. m. Prahy, odbor dopravních agend
(vyjádření k dokumentaci č.j.: S-MHMP 505993/2014/ODA-O4/Dů ze dne 14. 4. 2014 a vyjádření k posudku)

Magistrát hl. m. Prahy, odbor rozvoje a financování dopravy
(vyjádření k dokumentaci č.j.: MHMP 506005/2014 ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

spolek Pražské ekologické centrum
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

spolek Spolek pro Divokou Šárku
(vyjádření k dokumentaci ze dne 6. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

spolek Dědina - Praha 6
(vyjádření k dokumentaci ze dne 9. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 - Liboc
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

společenství vlastníků jednotek Společenství pro dům č.p. 654, k. ú. Liboc
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

paní Zdeňka Bostlová
(vyjádření k dokumentaci ze dne 5. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

paní Nicole Bulantová
(vyjádření k dokumentaci ze dne 30. 4. 2014 a vyjádření k posudku)

paní Markéta Cordier-Brinzeu
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Ing. Karel Dědina
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

paní Stanislava Dědinová
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

paní Ing. Dagmar Dragounová
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Ing. Aleš Dryák
(vyjádření k dokumentaci ze dne 8. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Ing. Petr Dyrč
(vyjádření k dokumentaci ze dne 9. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Ing. Rudolf Helebrant
(vyjádření k dokumentaci ze dne 6. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Pavel Hollmann
(vyjádření k dokumentaci ze dne 5. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Ing. Milan Hůle
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

paní Barbora Humeni
(vyjádření k dokumentaci ze dne 6. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Petr Jareš
(vyjádření k dokumentaci ze dne 6. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Josef Jůza
(vyjádření k dokumentaci ze dne 22. 4. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Ing. Pavel Kot
(vyjádření k dokumentaci ze dne 5. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Ing. Zdeněk Kubík
(vyjádření k dokumentaci ze dne 3. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Ing. Mgr. Oldřich Kužílek
(vyjádření k dokumentaci ze dne 9. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Jan Malát
(vyjádření k dokumentaci ze dne 9. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

paní Mgr. Denisa Oulehlová, PhD.
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

paní MUDr. Jana Peichlová a pan Mgr. MUDr. Štěpán Peichl
(vyjádření k dokumentaci ze dne 9. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

paní Zuzana Piskáčková
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Ing. Tomáš Podivínský
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Mgr. Jan Rybář, PhD., MLitt
(vyjádření k dokumentaci ze dne 5. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Ing. Zdeněk Schmid
(vyjádření k dokumentaci ze dne 6. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

paní Ing. Martina Sovjáková
(vyjádření k dokumentaci ze dne 8. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

paní PhDr. Marie Stanzelová
(vyjádření k dokumentaci ze dne 6. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

paní Eliška Šerhantová
(vyjádření k dokumentaci ze dne 9. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

paní PhDr. Blanka Šrámková a pan RNDr. Václav Šrámek
(vyjádření k dokumentaci ze dne 8. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Ing. Daniel Türk
(vyjádření k dokumentaci ze dne 4. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

pan Daniel Votápek
(vyjádření k dokumentaci ze dne 5. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

paní Ing. Jana Wünsche a pan Ing. Jiří Wünsche
(vyjádření k dokumentaci ze dne 8. 5. 2014 a ze dne 9. 5. 2014 a vyjádření k posudku)

III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU

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

Posuzovaný záměr při realizaci navržených opatření k ochraně životního prostředí prakticky neovlivní, resp. minimálně ovlivní, živočichy, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, klima, krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a stav vibrací. Ovlivní sice rostliny (dřeviny rostoucí mimo les), ovzduší a akustickou situaci, avšak ovlivnění dřevin rostoucích mimo les je kompenzovatelné náhradními výsadbami a ovlivnění ovzduší a akustické situace je celkově přijatelné. Vlivy posuzovaného záměru na uvedené složky a charakteristiky životního prostředí se tak promítají i do nevýznamného ovlivnění veřejného zdraví.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

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

Technické řešení záměru včetně řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je s ohledem na charakter záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno.

Detailnější řešení záměru se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná následná správní řízení k povolení záměru, a to i na základě požadavků rezultujících z posuzování podle zákona, které jsou v rámci tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí formulovány jako podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

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

Relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultující z posuzování podle zákona jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro fázi přípravy, realizace a provozu. Jako zásadní je třeba považovat protihluková opatření, antivibrační opatření a opatření ke kompenzaci kácené zeleně.

4. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Stanovení pořadí variant řešení vlastního záměru, resp. umístění tramvajové trati (prostorového uspořádání tramvajové trati), je v daném případě bezpředmětné, neboť tento záměr byl v dokumentaci předložen jako invariantní.

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

5. Vypořádání vyjádření k oznámení, dokumentaci a k posudku

5.1. Vypořádání vyjádření k oznámení

K oznámení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ bylo doručeno Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí celkem 45 vyjádření (2 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 6 vyjádření dotčených správních úřadů a dále 37 vyjádření ostatních subjektů – občanské sdružení Pražské ekologické centrum; společenství vlastníků jednotek Společenství pro dům č.p. 654, k.ú. Liboc; společenství vlastníků jednotek Společenství pro dům 854 Žukovského; družstvo Bytové družstvo Dědina I.; paní Ing. Adela Čejková; paní Ing. Zuzana Červená; pan Ing. Aleš Dryák; pan Ing. Petr Dyrč; paní Mgr. Kateřina Giedraitis a pan Francis Liam Giedraitis; pan Ing. Rudolf Helebrant; paní Klára Hoferková; paní Ing. Irena Holubová; pan Svatopluk Hrnčířík; pan Ing. Milan Hůle; pan Josef Jůza; paní Martina Kavánová a pan Mgr. Petr Kaván; paní Mgr. Milena Klučarová a pan Mgr. Martin Klučar; pan Ing. Martin Kramoliš; pan Ing. Mgr. Oldřich Kužilek; pan Petr Lešák; paní Jiřina Nedvědová, PharmD; paní Mgr. Denisa Oulehlová, PhD. a pan Filip Oulehle; paní Mgr. Jana Paulíčková; paní MUDr. Jana Peichlová a pan Mgr. MUDr. Štěpán Peichl; pan Mgr. Jan Rybář, PhD., MLitt; paní PhDr. Dana Saláková; paní Ing. Martina Sovjáková a pan Radoslav Sovják; paní PhDr. Blanka Šrámková a pan RNDr. Václav Šrámek; pan Ing. Jaroslav Šťastný; pan Josef Šulc; pan Ing. Martin Urban; pan Petr Vágner; paní Věra Wünschová; pan Ing. Jiří Wünsche; paní Radomila Zahradníčková a pan Vladimír Zahradníček; pan Radek Zechovský; pan Ing. Aleš Zikmund, paní Eva Zikmundová, paní Milena Zikmundová a paní Dominika Skalská).

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly zohledněny v závěru zjišťovacího řízení Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí (SZn.: S-MHMP-0834253/2013/OZP/VI/EIA/876-2/Nov ze dne 15. 11. 2013) a vzaty do úvahy při formulování tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

5.2. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí bylo doručeno Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí celkem 45 vyjádření (2 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 6 vyjádření dotčených správních úřadů a dále 37 vyjádření ostatních subjektů – spolek Pražské ekologické centrum, spolek Spolek pro Divokou Šárku, spolek Dědina - Praha 6, společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha - Liboc, společenství vlastníků jednotek Společenství pro dům č.p. 654, k.ú. Liboc, paní Zdeňka Bostlová; paní Nicole Bulantová; paní Markéta Cordier-Brinzeu; pan Ing. Karel Dědina; paní Stanislava Dědinová; paní Ing. Dagmar Dragounová; pan Ing. Aleš Dryák; pan Ing. Petr Dyrč; pan Ing. Rudolf Helebrant; pan Pavel Hollmann; pan Ing. Milan Hůle; paní Barbora Humeni; pan Petr Jareš; pan Josef Jůza; pan Ing. Pavel Kot; pan Ing. Zdeněk Kubík; pan Ing. Mgr. Oldřich Kužílek; pan Jan Malát; paní Mgr. Denisa Oulehlová, PhD.; paní MUDr. Jana Peichlová a pan Mgr. MUDr. Štěpán Peichl; paní Zuzana Piskáčková; pan Ing. Tomáš Podivínský; pan Mgr. Jan Rybář, PhD., MLitt; pan Ing. Zdeněk Schmidt; paní Ing. Martina Sovjáková; paní PhDr. Marie Stanzelová; paní Eliška Šerhantová; paní PhDr. Blanka Šrámková a pan RNDr. Václav Šrámek; pan Ing. Daniel Türk; pan Daniel Votápek; paní Ing. Jana Wünsche a pan Ing. Jiří Wünsche - vyjádření ze dne 8. 5. 2014 a vyjádření ze dne 9. 5. 2014).

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v posudku o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí a vzaty do úvahy při formulování tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

5.3. Vypořádání vyjádření k posudku

K posudku o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí bylo doručeno Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí celkem vyjádření (..... vyjádření dotčených územních samosprávných celků, vyjádření dotčených správních úřadů a dále vyjádření ostatních subjektů –).

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána zpracovatelem posudku o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí (viz příloha tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí). Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

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

Na základě dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí, posudku o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí, vyjádření k nim uplatněných a veřejného projednání vydává odbor životního prostředí Magistrátu hl. m. Prahy jako příslušný úřad podle § 23 odst. 13 písm. a) zákona v souladu s § 10 odst. 1 zákona následující stanovisko:

**Záměr „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“
je přijatelný z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví**

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních nebo jiných řízeních, pokud nebudou do té doby splněny.

Doporučená varianta:

Invariantní řešení vlastního záměru, resp. umístění tramvajové trati (prostorového uspořádání tramvajové trati), popsané v dokumentaci vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí podle zákona při respektování příslušných níže uvedených podmínek, které jsou výsledkem procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou obě varianty prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude proto záležet na jiných než environmentálních kritériích (výběr varianty musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení).

Podmínky stanoviska:

a) podmínky pro fázi přípravy

- pro územní řízení

1. Další přípravu záměru řešit s ohledem na požadavky Městské části Praha 6 týkající se následujících záležitostí:
 - a) vedení tramvajové trati ulicí Vlastina od ulice U Silnice k ulici Drnovská;
 - b) doplnění vhodně vytipovaných přechodů či stavebně upravených míst pro přecházení v celém rozsahu stavby;
 - c) přeřešení a urbanizace prostoru stávajícího náměstí Evropská x Vlastina;
 - d) stromořadí podél ulice Drnovská;
 - e) alternativního ukončení trati jižním směrem;
 - f) koordinace záměru s transformací industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť;
 - g) koordinace s modernizací trati Praha – Kladno;
 - h) řešení zastávek, přechodu v úrovni ulice Drnovská a směrovosti komunikací.
2. V rámci další přípravy záměru projednat a zohlednit v maximální možné míře požadavky odboru rozvoje a financování dopravy Magistrátu hl. m. Prahy.
3. Prověřit nezbytnost zásahů do zeleně s cílem zachovat maximální množství stávajících dřevin, resp. omezit kácení dřevin pouze na nezbytně nutnou míru, zejména v případě hodnotných dřevin. Vytipovat stromy, které jsou v kolizi se stavbou a které bude možné přesadit na vhodná místa, přednostně co nejbližší lokality, kde rostou nyní. Aktualizovaný

rozsah kácení dřevin stanovit s ohledem na požadavky hl. m. Prahy a Městské části Praha 6.

4. Ve vztahu k požadavku na omezení kácení dřevin pouze na nezbytně nutnou míru upřesnit rozsah ochrany jednotlivých stromů v etapě výstavby (v souladu s ČSN 93 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích).
5. Orientovat se na maximální kompenzaci kácené zeleně, precizovat a konkretizovat rozsah sadových úprav s ohledem na požadavky hl. m. Prahy a Městské části Praha 6 (rozsah kompenzační výsady v rámci sadových úprav projednat s Úřadem Městské části Praha 6).
6. V případě dalšího sledování varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přílehlých ulicích doložit řešení týkající se cyklistické dopravy.

- pro stavební řízení

1. Respektovat všechna protihluková opatření navržená v akustické studii zpracované v rámci dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí.
2. V případě podstatných změn týkajících se zdrojů hluku v etapě výstavby, tj. změn oproti akustické studii pro etapu výstavby zpracované v rámci dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí, zajistit zpracování nové akustické studie pro etapu výstavby s orientací na konkrétní technická a organizační opatření tak, aby bylo zajištěno plnění hygienického limitu hluku ze stavební činnosti podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
3. Zajistit zpracování studie vibrací s návrhem antivibračních opatření na straně rezervy tak, aby bylo zajištěno splnění příslušných limitů vibrací, a to jak z hlediska vlivů vibrací na stavební objekty (dodržení normových hodnot rychlosti šíření vibrací podle ČSN 73 0040 Zatížení stavebních objektů technickou seizmicitou a jejich odezva), tak i z hlediska vlivů vibrací na zdraví (dodržení hygienických limitů vibrací podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).
4. Dořešit opatření týkající se bezpečnosti chodců a cyklistů.
5. Precizovat problematiku nakládání s odpady s důrazem na předcházení vzniku odpadů a přednostní využívání odpadů, upřesnit jednotlivé druhy a množství odpadů pro fázi výstavby a provozu a předpokládaný způsob jejich využití, resp. odstranění.
6. Specifikovat prostory pro shromažďování jednotlivých druhů odpadů, zejména kategorie nebezpečný, a případných závadných látek, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, a zabezpečit je z hlediska prevence úniku těchto látek.
7. Připravit návrh technické a biologické rekultivace pozemků dočasně zabraných výstavbou.
8. Zpracovat (v rámci plánu organizace výstavby) i soubor organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva, a to zejména se zaměřením na následující požadavky:
 - a) Precizovat návrh přepravních tras staveništní dopravy, které budou minimálně zatěžovat obytná území, a projednat je s Úřadem Městské části Praha 6, včetně opatření k maximálnímu omezení počtu jízd.
 - b) Stavební práce omezit pouze na denní dobu, a to na dobu od 07.00 hod. do 21.00 hod. s tím, že hlučné práce budou omezeny na dobu od 08.00 hod. do 17.00 hod.
 - c) O víkendech a o svátcích provádět s ohledem na pohodu obyvatel pouze tiché stavební práce.

- d) Při výstavbě používat výhradně stroje a zařízení splňující limity stanovené v nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku, ve znění pozdějších předpisů.
- e) Stavební stroje a zařízení na stavbě volit v souladu s počty, hlukovými parametry a dobou nasazení, které byly stanoveny v akustické studii pro etapu výstavby zpracované v rámci dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí, popřípadě v aktualizované akustické studii pro etapu výstavby.
- f) Organizaci výstavby a používání stavebních strojů a mechanismů řešit tak, aby bylo zajištěno plnění hygienického limitu hluku ze stavební činnosti podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
- g) Stabilní stavební stroje se zvýšenou hlučností a kompresory umísťovat do krytých přístřešků.
- h) Při výstavbě, především při fázi hlučných prací, dohodnout režim, kdy budou práce přerušeny alespoň 2-krát během dne cca na 15 – 30 minut, aby si mohli obyvatelé nejbližších okolních bytových objektů vyvětrat.
- i) Orientovat se na použití nákladních automobilů, stavebních strojů a mechanismů s nízkými emisemi znečišťujících látek do ovzduší (provádět pravidelné prohlídky a seřizování motorů).
- j) Specifikovat opatření k omezení prašných emisí (minimalizování „aktivních ploch“, které jsou zdrojem prašnosti; skrápění nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách, popřípadě omezit stavební práce nebo aplikovat záclony po obvodu staveniště; zpevnit nejvíce pojižděné úseky nezpevněné plochy staveniště; očista stavebních mechanismů a nákladních automobilů před vjezdem na veřejné komunikace, popřípadě čištění komunikací; zaplachtování koreb nákladních automobilů převážející prašné materiály, popřípadě zajištění těchto materiálů vodou;).
- k) Specifikovat opatření k omezení plyných emisí (organizace dopravy s cílem omezit jízdy nákladních automobilů; omezení zbytečného proběhu automobilů, stavebních strojů a mechanismů; v době nepříznivých rozptylových podmínek redukovat nasazení stavebních strojů s vysokým výkonem, resp. omezit jejich souběh).
- l) Specifikovat opatření k ochraně vod (zabezpečit vhodné odvádění srážkových vod ze zařízení staveniště; dořešit způsob likvidace splaškových vod; nakládání s látkami, které mohou kontaminovat půdu, popřípadě ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod, orientovat na zpevněné a zabezpečené plochy; potenciální úkapy ropných látek ze stavebních mechanismů a dopravních prostředků eliminovat zajištěním jejich dobrého technického stavu s tím, že jejich parkování řešit na zpevněných a zabezpečených plochách s použitím záchytných van).
- m) Zpracovat plán opatření pro případ úniku látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod (havarijní plán ve smyslu vodního zákona).
- n) V případě úniku látek, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, zajistit neprodleně adekvátní sanační práce (zajistit vhodné sorpční prostředky k odstranění event. úniků těchto látek).
- o) Zajistit odborný biologický dozor v průběhu provádění zemních prací severně od Výzkumného ústavu rostlinné výroby, v.v.i.
- p) Minimalizovat vznik odpadů a zajistit vhodné nakládání s odpady (zejména jejich shromažďování a následné využití, popřípadě odstranění prostřednictvím oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů) s tím, že bude položen důraz na nakládání s nebezpečnými odpady.

- q) Zvýšenou pozornost věnovat zajištění bezpečného provozu a obslužnosti v dotčeném území (včetně dopravního značení a upozornění pro chodce a cyklisty).
 - r) Dočasné zábory pozemků a všechna další opatření, zejména na veřejných plochách, realizovat na nejkratší možnou dobu.
 - s) Připravit opatření k zajištění informovanosti obyvatelstva v zájmovém území o průběhu stavebních prací (s délkou a charakterem jednotlivých fází výstavby) a ustanovit kontaktní osobu, na kterou by se mohli občané obracet s případnými připomínkami, náměty a event. stížnostmi.
9. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikaci garancí na minimalizování potenciálních nepříznivých vlivů výstavby na životní prostředí a pohodu obyvatel. Ve výběrovém řízení zohlednit i celkovou délku výstavby a používání moderních a progresivních postupů výstavby s využitím technik a mechanismů šetrných k životnímu prostředí.

b) podmínky pro fázi realizace

1. Záměr výstavby tramvajové trati časově koordinovat ve spolupráci s Městskou částí Praha 6 tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati nedošlo ke „skokovému“ deficitu parkovacích stání v zájmovém území.
2. Kácení dřevin provádět pouze v nezbytně nutném rozsahu a ve vhodném období (v době vegetačního klidu a mimo dobu hnízdění ptáků, tj. v listopadu až březnu).
3. Zajistit přesazení vytípaných stromů.
4. Ke kompenzační výsadbě dřevin v rámci sadových úprav použít pouze autochtonní druhy již vzrostlých dřevin.
5. Vzhledem k tomu, že nelze zcela vyloučit výskyt archeologických nálezů, poučit příslušné osoby před prováděním zemních prací o postupu ve vztahu k event. archeologickým nálezům a zahájení prací předem ohlásit příslušnému orgánu státní památkové péče a umožnit záchranný archeologický výzkum. V případě zjištění archeologického nálezu přerušit práce, nález zajistit proti ztrátě, poškození nebo zničení a nález ohlásit orgánu státní památkové péče a stavebnímu úřadu. Dále postupovat podle dispozic těchto orgánů.
6. Zajistit realizaci příslušných protihlukových opatření navržených v akustické studii zpracované v rámci dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí.
7. Zajistit realizaci antivibračních opatření, které budou navrženy v rámci požadované studie vibrací.
8. Podle plánu organizace výstavby zajistit plnění souboru organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva a zabezpečit důslednou a průběžnou kontrolu plnění příslušných opatření. Důraz přitom položit na dodržování protihlukových opatření a opatření k ochraně ovzduší (zejména opatření k omezení prašnosti).
9. V rámci zemních prací zajistit (podle výsledků ověření event. kontaminace půdy) vhodný způsob využití či odstranění zeminy.
10. Zajistit, aby stavební odpad byl v maximální míře recyklován pro další využití.
11. V případě úniku ropných látek nebo jiných látek, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, zajistit neprodleně adekvátní sanační práce.
12. Zajistit realizaci kompenzační výsadby dřevin tak, aby výsadba mohla být zhodnocena souběžně v rámci kolaudačního souhlasu, resp. v nejbližším vhodném agrotechnickém termínu.
13. Z důvodu prevence ruderalizace území zajistit v rámci provádění konečných terénních úprav důslednou rekultivaci všech ploch postižených výstavbou.

14. Ke kolaudačnímu souhlasu předložit specifikaci druhů a množství odpadů z výstavby, včetně výkopové zeminy, a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění.

c) podmínky pro fázi vlastního provozu

1. K ověření predikovaných ekvivalentních hladin akustického tlaku v akustické studii a k ověření účinnosti protihlukových opatření provést v dohodě s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví akreditované kontrolní měření hluku k prokázání souladu reálného stavu s příslušnými hygienickými limity hluku podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
2. K ověření účinnosti antivibračních opatření provést v dohodě s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví akreditované kontrolní měření hladin zrychlení vibrací, resp. rychlostí šíření vibrací, k prokázání souladu reálného stavu s příslušnými hygienickými limity vibrací podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, resp. s normovými hodnotami rychlostí šíření vibrací podle ČSN 73 0040 Zatížení stavebních objektů technickou seizmicitou a jejich odezva.
3. Provoz tramvají na tramvajové trati omezit tak, že nebude provozována noční linka, a to i v případě prodloužení tramvajové trati k letištnímu Terminálu 3. Zajistit plnění i dalších organizačních protihlukových opatření navržených v akustické studii zpracované v rámci dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí.
4. Venkovní prostory u zastávek vybavit dostatečným počtem vhodných nádob pro odkládání odpadů.
5. Zajistit údržbu vysázených dřevin po dobu 5 let a popřípadě i její obnovu tak, aby byla zachována její funkčnost.
6. Zajistit pravidelnou údržbu tramvajové trati včetně odvodňovacích zařízení.
7. V případě úniku látek, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, zajistit neprodleně adekvátní sanační práce.
8. Pokud by se ukázalo, že oproti dopravně inženýrským podkladům Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) došlo ke zvýšení automobilového provozu v zájmového území vlivem nežádoucího tranzitu vozidel ve vyšších intenzitách, neodkladně přijmout vhodná dopravní opatření zamezující dopravnímu tranzitu přes zájmové území.

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

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

Ing. Veronika Miláčková, Ph.D.

ředitelka odboru životního prostředí
Magistrátu hlavního města Prahy

Příloha:

Vypořádání písemných vyjádření k posudku o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí jeho zpracovatelem

PODKLADY VYUŽITÉ PRO ZPRACOVÁNÍ POSUDKU

Oznámení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ (PUDIS a.s., červen 2013)

Závěr zjišťovacího řízení podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb. (Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, SZn.: S-MHMP-0834253/2013/OZP/VI/EIA/876-2/Nov ze dne 15. 11. 2013)

Dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí (Mgr. Radek Jareš, březen 2014)

Vyjádření obdržena k oznámení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ a k dokumentaci vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí

Poznatky z místního šetření v zájmovém území

Poznatky z konzultací se zástupci oznamovatele a projektanta a vyžádané podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku

Související právní předpisy a literatura



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
Ing. Jiří Nouza
Náměstek primátora hlavního města Prahy



MHMP07434JI

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY	
Došlo:	10-06-2014
Č.j.: Příl. 2/-

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY Odbor životního prostředí	
Hlavní Č.j. uvedené na samolepícím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne:	11-06-2014
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
Vážená paní inženýrko Počet příloh	

V Praze dne 7. června 2014

Č. j.: MHMP.693542/2014

(S-MHMP-0834253/2013/OZP/VI/EIA/876-3/Nov)

zasíláme Vám vyjádření územního samosprávného celku ve smyslu zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská, Praha 6“ dle zákona č. 100/2001Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění.

Hlavní město Praha **souhlasí s předloženým záměrem s výhradami.**

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí hlavní město Praha upozorňuje, že v předložené dokumentaci jsou podmínky (požadavky) vyplývající ze Závěru zjišťovacího řízení ze dne 15. 11. 2013 vypořádány čistě formálním způsobem bez odezvy v projektové dokumentaci stavby, doložené situační a schematické výkresové přílohy neobsahují stejnou úroveň zpracování významných připomínek v obou variantách.

Posuzovaný záměr, který je v dokumentaci navržen v jedné variantě vedení tramvajové trati (dále jen TT) a dvou variantách dopravního řešení v přilehlých ulicích, je možno realizovat za splnění těchto požadavků (podmínek):

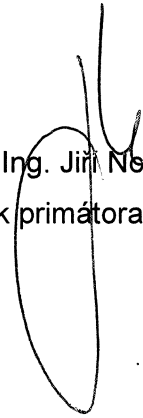
1. **Variantní řešení** (var. 1 a 2) se liší jinou organizací dopravy a rozsahem vyvolaných nebo souvisejících stavebních objektů. Na základě doloženého vyhodnocení vlivu dopadů stavby na jednotlivé složky životního prostředí a s odůvodněním výrazně vhodnější organizace dopravní obsluhy území v širším kontextu, a též s přihlédnutím k výhodnějším podmínkám pro provoz tramvají resp. zklidnění dopravy a tím i možnostem uplatnění souběhu vedení cyklistů po tramvajovém pásu v části předmětného variantního úseku ul. Vlastiny, **hlavní město Praha preferuje realizaci varianty 1.**

V případě dalšího prověřování varianty 2, kterou hlavní město Praha nepreferuje, by s ohledem na význam ul. Vlastina pro cyklistickou dopravu a rekreaci (páteří cyklotrasa A 16) bylo nutné prověřit a doložit variantu s uspořádáním s cyklopruhou v celé délce: v úseku kříž. Ke Džbánu – U Silnice s podélným parkováním formou zálivů mezi stromy, v úseku U Silnice – Drnovská s podélným parkovacím pásem nebo podél obruby.

2. Z hlediska **městské zeleně** je třeba vyznačit, v rámci návrhu sadových úprav, konkrétní umístění stromů především u plochy 2 – pokračování aleje v ul. Vlastina. Zdůrazňujeme, že alej bude průběžná i v prostoru zastávek. Tomuto faktu je třeba přizpůsobit umístění inženýrských sítí ve středním zeleném pásu. Rovněž je třeba prověřit dotvoření krajního stromořadí v rámci parkovacích pásů, resp. podél parkovacích pásů a chodníků. V důsledku vyvolaných přeložek inženýrských sítí vylučujeme kácení stromové zeleně ve stávající stromové aleji v ul. Vlastina.

Upozorňujeme, že v souvislosti se záměrem jsou navrženy k odstranění některé stromy s vysokou ekologickou hodnotou a vyšší sadovnickou hodnotou (např. Tilia tomentosa, Populus nigra, Acer platanoides, Ulmus minor). Nesouhlasíme s kácením těchto položek na pozemcích parc. č. 1323/1 v k. ú. Liboc, parc. č. 1054 v k. ú. Liboc, parc. č. 2241/1 v k. ú. Ruzyně (přeložka kanalizace), skupiny na pozemku parc. č. 1052/1 v k. ú. Liboc (mimo zábor stavby).

S pozdravem



Ing. Jiří Neůza
náměstek primátora hl. m. Prahy

Vážená paní
Ing. Jana Cibulková
vedoucí oddělení posuzování vlivů na ŽP
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1



MHMPP07A7LEM



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 6

PhDr. Jan ZÁRUBA
ZÁSTUPCE STAROSTKY MČ PRAHA 6

834 253/13

V Praze 6 dne 7.5.2014
Č.j. MČ P6 032774/2014

MAGISTRÁT Hlavního města PRAHY	
Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29	
PID uvedený na samolepicím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne:	12 -05- 2014
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
674031/14	Počet příloh

Vážená paní inženýrko,

v příloze si Vám dovoluji zaslat originál vyjádření městské části Praha 6 k dokumentaci vlivu záměru „**Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská, Praha 6**“ na životní prostředí. Vyjádření bylo schváleno usnesením Rady městské části Praha 6 č. 3238/14 z 7.5.2014.

S pozdravem

Adresát :

Magistrát HMP
Odbor ochrany prostředí
vedoucí oddělení posuzování vlivů na ŽP
ing. Jana Cibulková
Jungmannova 35/29
Praha 1
111 21



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA

PhDr. Jan ZÁRUBA
ZÁSTUPCE STAROSTKY MĚSTSKÉ ČÁSTI

V Praze 6 dne 7.5.2014
Č.j. MČ P6 032774/2014

Vyjádření městské části Praha 6

podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zák. č. 93/2004 Sb. k dokumentaci vlivů na životní prostředí k záměru

„Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská, Praha 6“

Identifikační údaje :
Název stavby : **Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská**
Místo stavby : **ul. Evropská, Vlastina, Drnovská, U silnice, Navigátorů a Dědinská pozemky v kat. území Liboc, Ruzyně, Veleslavín a Vokovice, Praha 6**
Investor stavby : Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s., Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9
Zpracovatel : ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., Hvoždanská 3/2053, 148 01 Praha 4 (03/2014)

Dokumentace vlivů na životní prostředí, dle přílohy č. 4, zákona č. 100/2001 Sb., posuzuje novostavbu tramvajové trati (TT) s 5 páry zastávek, v délce cca 2,3 km; trasa trati je vedena ulicemi Evropská, Vlastina a Drnovská, na pozemcích v kat. území Liboc, Ruzyně, Veleslavín, a Vokovice, Praha 6. Pracovní názvy zastávek jsou Divoká Šárka, Vlastina, Sídliště na Dědině, Ciolkovského a Dědinská. Převážná část trasy vede v kat. území Ruzyně a Liboc, kabelovými trasami zasahuje do kat. území Veleslavín a Vokovice. Součástí stavby je i rekonstrukce stávající trati v délce cca 230 m (Evropská) a redukce obratiště Divoká Šárka. Novostavba TT je předkládána v jedné variantě, trasy individuální dopravy jsou předkládány ve dvou variantách (varianta 2 byla dopracována na základě připomínek k řešení, předloženém v předchozím jednání).

Městská část se k záměru Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská vyjadřovala ve fázi oznámení záměru vyjádřením ze dne 4.9.2013 pod Č.j. MČ P6 0061986/2013, kdy městská část nepožadovala posuzování záměru podle zákona č. 100/2001 Sb, nicméně doporučila dílčí úpravy v rámci dalších fází projektové přípravy záměru.

Městská část Praha 6

s o u h l a s í

s dokumentací vlivů na životní prostředí k záměru a s realizací záměru za splnění následujících podmínek :

Z hlediska územního rozvoje:

Předložená dokumentace hodnocení vlivů na životní prostředí zpracovává námi preferovanou variantu prodloužení tramvajové trati ze stávajícího obratiště Divoká Šárka - Dědina – Staré letiště Ruzyně (Terminál 3) s cílem zajištění dopravní obsluhy stávající i plánované obytné zástavby, občanské a veřejné vybavenosti.

Řešení bylo projednáváno ve variantách a konfrontováno s územním plánem a se známými záměry v předmětné lokalitě.

Zvolená a podporovaná varianta etapy prodloužení TT z Divoké Šárky na sídliště Dědina ulicí Vlastinou, dále ul. Drnovskou do smyčky Dědinská znamená ve svém dopadu výrazný přínos pro životní prostředí této části Prahy. Prodloužená TT výrazně zlepší obsluhu této části Ruzyně a Liboce a její spojení s centrem, zmenší negativní dopady autobusové dopravy, zejména pak umožní i dopravní obsluhu transformovaného území jižně od TT. V dalších etapách je předpokládáno prodloužení TT do alternativního ukončení v železniční zastávce Ruzyně, zvolená trasa výhledově umožňuje etapové řešení prodloužení severním směrem a tím i další řešení městské hromadné dopravy na mezinárodní letiště Praha – Ruzyně s využitím tramvajové dopravy.

Městská část Praha 6 dlouhodobě podporuje prodloužení tramvajové trati do Ruzyně s těmito požadavky:

- podporujeme variantu č. 2 s jednosměrným provozem aut ve Vlastině ulici v úseku ulic Evropská – U silnice a to ve směru z centra města na západ.
- zároveň akceptujeme nutnost zřízení nové křižovatky ulic U silnice x Evropská třída, umožňující pouze pravé odbočení ve směru do města
- požadujeme do projektu zahrnout náhradu rušených parkovacích míst projektu
- vedení ul. Vlastinou od Evropské k ul. U Silnice v režimu snížené intenzity dopravy a realizace nové křižovatky ul. U Silnice s ul. Evropskou se zachováním vzrostlé zeleně v ul. Vlastině v co největším rozsahu
- vedení ul. Vlastinou od ul. U Silnice k ul. Drnovské se středovou alejí s vedením tramvajové trati oboustranně podél středového pásu, jedním jízdním pruhem oboustranně pro automobilovou dopravu, dále s oboustranným parkovacím pruhem s podélným parkováním, uliční profil o šíři 7,5m je ukončen oboustranně vedeným chodníkem a zeleným pásem.
- v celém rozsahu stavby požadujeme v dalším stupni doplnit vhodně vytipované přechody či stavebně upravená místa pro přecházení
- požadujeme přešit prostor stávajícího náměstí Evropská x Vlastina a tento prostor urbanizovat, doporučujeme akcentovat i diagonální pěší vazbu podél TT a řešit celkový návrh koncepce tohoto veřejného prostranství jako náměstí včetně umístění a doplnění přechodů pro pěší, odpočinkových ploch –tj. laviček, dalšího městského mobiliáře a drobné architektury
- požadujeme doplnění stromořadí i do ul. Drnovské a upravit návrh technického vybavení tak, aby toto řešení umožňoval

- vedení TT a úpravy v křižovatce s Drnovskou budou připraveny tak, aby umožnily v nejbližší budoucnosti uvažované alternativní ukončení TT jižním směrem, tj. k přímému přestupu tram – železnice (vedení jedné linky ze dvou uvažovaných).
- podmínkou je věcná i časová koordinace prodloužení TT s plánovanou „Transformací industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť“, tj. území jižně od TT, včetně umístění tramvajových zastávek a přechodů v místě uvažovaného komunikačního napojení projednávané zástavby
- záměr bude nadále věcně i časově koordinován s Modernizací trati Praha – Kladno

Z hlediska územního rozvoje městské části Praha 6 po prostudování materiálu sdělujeme, že se záměrem lze souhlasit při splnění výše uvedených podmínek.

Z hlediska dopravy a životního prostředí:

TT Divoká Šárka – Dědinská vytváří v dotčeném území novou kvalitu hromadné dopravy, především náhradou dopravy autobusové za kvalitativně vyšší a ekologicky příznivější dopravu tramvajovou. Kromě toho, tramvajové linky umožní z oblasti sídliště přímé a pohodlné spojení do širšího centra města těm cestujícím, kteří z jakéhokoliv důvodu nemohou (nebo nechtějí) použít metro. Záměr úzce souvisí s celkovou změnou koncepce dopravní obsluhy letiště a přilehlého území, tj. s postupným přechodem na elektrickou trakci. Dalšími prvky této koncepce je metro (ve výstavbě – 1. etapa) a modernizovaná železniční trať Praha – Kladno, s odbočkou na letiště (v přípravě). Jak u metra, tak i u posuzované TT, je předpokládáno (v neurčeném časovém výhledu) další prodloužení.

Tramvajový provoz, na rozdíl od autobusového, nepředstavuje zdroj znečištění ovzduší. Jako jakýkoliv jiný drážní provoz může být ale zdrojem hluku a vibrací. Tyto dopady lze snížit užitím vhodných technologií při výstavbě trati, průběžnou údržbou a včasnými opravami vzniklých závad na kolejovém svršku. Hlukové projevy při průjezdu ostrými oblouky lze snížit užitím automatických mazacích zařízení. Předpokládána je rovněž intenzivní dosadba zeleně (stromové patro); stromová výsadba významným způsobem zachycuje hluk z dopravy, snižuje prašnost a v letním období zvyšuje vlhkost okolního prostředí. Nadměrným hlukem z dopravy je v dotčeném území zatížena především Evropská třída, dále pak (v mnohem menší míře) i ul. Vlastina. Jak vyplývá z předložené dokumentace, ve Vlastině ulici by mohlo kombinací vhodných technických opatření a předpokládanému poklesu intenzity aut. dopravy dojít ve sledovaném časovém horizontu ke snížení hlukové hladiny v chráněném venkovním prostoru až o 8 dB. Hodnoty se liší podle užitých varianty vedení tras místní obslužné dopravy.

Varianta 1 (původní) předpokládala zneprůjezdnění Vlastiny ulice mezi ul. Hostouňská a U silnice (mimo MHD), s napojením obslužné dopravy na Evropskou třídu prostřednictvím nové všesměrové křižovatky U silnice x Evropská a doplňkové křižovatky Radistů x Evropská (pouze pravé odbočení z ul. Radistů na Evropskou). Tato varianta zvyšuje hlukovou hladinu v obou nově vytvořených uzlech o cca 1 dB. Předpokládaný dílčí nárůst intenzity individuální dopravy v ul. U silnice a Navigátorů byl pravděpodobně hlavním důvodem četnějších protestů veřejnosti proti realizaci předloženého záměru.

Na základě cit. nesouhlasných projevů byla dodatečně navržena varianta 2, která zachovává ve Vlastině ulici individuální dopravu z *centra* bez omezení a dopravu *do centra* řeší zjednodušenou křižovatkou U silnice x Evropská (možné pouze pravé odbočení na Evropskou). S křižovatkou Radistů x Evropská v této variantě není již uvažováno. Toto řešení snižuje hlukovou zátěž v ul. U silnice, ale za cenu částečného navýšení hlukové hladiny v ul. Vlastina. Nárůst hlukové hladiny v ul. Vlastina a U silnice bude částečně kompenzován užitím asfaltu se sníženou hlučností, příp. omezením max. povolené rychlosti. Lze konstatovat, že při aplikaci navrhovaných opatření nedojde ani u jedné z variant k překročení hygienických limitů v území a ve všech bodech se současnou nadlimitní hlukovou zátěží dojde k významnému poklesu této zátěže.

Imisní zátěže byly vyhodnoceny jako příznivé. V žádné ze sledovaných částí území nebylo zaznamenáno překročení směrných hodnot. Lze proto konstatovat, že provoz TT (a s ním související úpravy dopravního režimu) nebudou mít negativní vliv na míru zdravotního rizika (expozice No_x -y). Z hlediska porovnání variant se jeví jako příznivější varianta 2. Celkově lze konstatovat, že obě varianty přinesou zlepšení imisní situace v dotčené lokalitě (ve většině sledovaných kritérií). Byla rovněž posouzena otázka vibrací, zejména v souvislosti s blízkou tratí ČD (možný synergický efekt obou provozů). Po vyhodnocení odstupových vzdáleností tramvajové dráhy od obytných objektů a vzájemné vzdálenosti obou drážních systémů není jakýkoliv vliv vibrací na okolní prostředí předpokládán.

Z provedeného vyhodnocení vlivu posuzovaného záměru a dopadů na okolí vyplývá, že z hlediska dopadů znečištění ovzduší na lidské zdraví se jako příznivější jeví varianta 2. V případě hlukové zátěže je mírně příznivější varianta 1. Rozdíly mezi oběma variantami jsou, nicméně, v předkládaném hodnocení minimální. Výstavba TT je z hlediska dopadů na životní prostředí přípustná a přínosy z této realizace vysoce překračují možná negativa. Z dopravního hlediska jsou možné obě varianty řešení tras pro IAD. Nezbytně nutné je dořešit otázku dopravy v klidu (redukce parkovacích stání vyvolaná stavbou). Varianta 2 se jeví jako vhodnější s ohledem na charakter dotčených komunikací a přilehlé zástavby v ul. U silnice.

Předkládaný záměr je třeba z hlediska potřebného zvyšování atraktivity hromadné dopravy hodnotit jako pozitivní, je v souladu s odborným materiálem „*Ucelená dopravní koncepce a návrh priorit rozvoje dopravní infrastruktury na území Prahy 6*“ (zpracovatel ČVUT Fakulta dopravní, zadavatel Městská část Praha 6). V obecné rovině je možno konstatovat, že výstavba TT umožní rychlé a kapacitní dopravní spojení z oblasti sídliště Na Dědině na metro, do Dejvic a v některých relacích (uvažováno prodloužení stávajících tramvajových linek) i přímou bezpřestupní vazbu do centra města. Zároveň je třeba poznamenat, že zajištění kapacitní dopravní obsluhy je přínosné pro další navazující území, toto je také samostatně stanoveno jako podmínka dalšího rozvoje těchto území (*Rozvojové území Ruzyně* v přímém sousedství TT, *Prague Airport Park* v uvažovaném dalším prodloužení TT).

Za zcela nedostatečné musíme ovšem považovat vypořádání předchozích připomínek městské části ohledně snížení kapacity parkovacích stání v území. Konstatování projektanta nikterak nereaguje na rozporovaný skutečný počet rušených parkovacích stání a dokumentace nadále pracuje s úbytkem pouze 84 parkovacích míst a stroze se odkazuje na provedené hodnocení projektanta. Městská část situaci opětovně prověřila a je nucena opakovat, že návrhem TT dochází k úbytku min. 130 parkovacích míst (zrušeno je stávajících cca 210 PM a nově budováno cca 80 PM). V této souvislosti nelze než požadovat vybudování nových parkovacích kapacit v prostoru sídliště (resp. v docházkové vzdálenosti ke konečné zastávce tramvaje), které bude dostatečně kompenzovat záměrem vyvolaný úbytek parkovacích stání. Vznik kapacitně většího parkoviště je ovšem důležitý právě i ve vztahu k posuzovanému záměru výstavby TT, neboť Praha 6 je dojezdovou oblastí pro velké objemy cestujících ze severozápadních oblastí okolí hlavního města Prahy. Proto považujeme za nutné vytvořit nejen náhradu za rušená místa, ale i odpovídající podmínky pro přestup na MHD (parkovací kapacity pro řidiče přijíždějící do Prahy IAD s potřebou zaparkovat v území Prahy 6 svá vozidla). Nedostatek záchytných parkovišť dlouhodobě zapřičiňuje, že tito cestující parkují svá vozidla na všech možných volných parkovacích plochách v okolí přestupních uzlů, tyto však poptávku nemohou uspokojit (lze důvodně předpokládat, že tomu tak bude i v oblasti sídliště Na Dědině).

Z tohoto důvodu požadujeme, aby podmiňující investicí výstavby prodloužení TT byla výstavba kapacitního parkoviště (cca 150-200 míst) pro rezidenty oblasti Dědina a zároveň dále doporučujeme, aby byla prověřena možnost vzniku záchytného parkoviště typu P+R v blízkosti navrhované smyčky Dědinská (možno projednávat v odděleném režimu). Pozemky uvažované pro výstavbu takového parkoviště jsou v majetku hlavního města Prahy či státu, výstavba parkoviště by měla být, mj. i v zájmu snížení nákladů, realizována v rámci souboru stavebních prací při výstavbě TT. Výše uvedený požadavek a doporučení je nutno vztahovat i k investoru předkládané akce, neboť tento mění podmínky v území, a nelze se spokojit pouze s tím, že

investorem záměru objektu parkingu není Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s. (jak je uvedeno ve vypořádání připomínek). Je úkolem hlavního města Prahy (jediný vlastník investora předkládané akce), v souladu s jeho koncepčními materiály, podstatně rozšířit stávající nabídku parkovacích ploch zařazených do systému P+R na vybraných pozemcích blízko konečných zastávek MHD a v blízkosti hlavních dopravních os individuální dopravy vedoucích do města. Neexistence kapacitního parkoviště v okolí konečné zastávky prodloužené tramvaje by lokalitě způsobovalo vážné problémy v oblasti statické dopravy a v důsledku (resp. prohlubování stávajícího nevyhovujícího stavu na území Prahy 6) také vyšší využívání IAD, které vede ke vzniku kongescí v centrálních oblastech Prahy. V případě, že záchytná parkoviště nebudou při obdobných záměrech vůbec budována, může dojít v krátké době ke kolapsu parkovacích možností v okolí důležitých přestupních uzlů, což bude mít jistě negativní dopady na životní prostředí a občany Městské části Praha 6.

V dalších fázích přípravy záměru bude zapotřebí se podrobně zabývat úpravou stávajících tras povrchových linek MHD tak, aby bylo dosaženo zlepšení cestovních vazeb v rámci celého systému PID. Pro místní obsluhu sídliště Na Dědině bude zřejmě zavedena místní autobusová linka okružního nebo polokružního charakteru s vazbou na páteřní tramvajovou dopravu. V této oblasti ovšem městská část dlouhodobě považuje dosavadní postupy a přístupy pověřené organizace, která provádí tvorbu vedení linek MHD, za ne zcela koncepční a mnohdy problematické. Proto podotýkáme, že k zavedení úprav musí být provedena dostatečná analýza a změny projednány s městskou částí Praha 6. Změna místní obsluhy je podle našeho názoru samozřejmě možná, nicméně další umožnění průjezdu BUS linek v relaci Evropská → Vlastina → Drnovská → západní část Prahy považujeme i nadále za potřebné a žádoucí. V této souvislosti doporučujeme nechat odborně prověřit možnosti realizace BUS obratiště v prostoru stávající zastávky Sídlíště Na Dědině pro možnost ukončení autobusových linek MHD z oblasti Prahy 17, příp. letiště a OC Šestka v blízkosti veřejné vybavenosti (obchodní centrum Delta, Základní škola, pošta, zdravotní středisko).

Z dopravního hlediska dále považujeme za problematickou naznačenou úpravu BUS zastávek „Ciolkovského“ a „Sídlíště Na Dědině“ (zastávky navržené v jízdním pruhu), zde upřednostňujeme zřízení zastávek mimo jízdní pruh (zálivová zastávka) nebo na tramvajovém pruhu. Obdobně požadujeme prověřit společnou zastávku BUS+TRAM „Divoká Šárka“ ve směru do centra (vč. prověření možného problematického pravého odbočení do ulice Libocké). Příklad k obratišti přes ul. Drnovská požadujeme vhodným způsobem zabezpečit (viz nedaleký přechod v křižovatce Drnovská – Vlastina, příp. světelná signalizace), zároveň doporučujeme zvážit možnost zřízení dalšího přechodu v úrovni ul. Dědinská. V rámci dalšího stupně PD požadujeme doložit návrh budoucího řešení širších dopravních vztahů v oblasti (úprava směrnosti komunikací), především severně od ulice Vlastina, se zaměřením na eliminaci nežádoucí průjezdné automobilové dopravy ve směru k nové křižovatce na Evropské třídě.

Uvedené hodnocení se vztahuje na období provozu, nikoliv výstavby TT. Dopady ze stavební činnosti bude nezbytné minimalizovat při definování podmínek stavebního povolení, resp. dalších jednání.

Z hlediska námi chráněných složkových zákonů v oblasti životního prostředí je třeba předně konstatovat, že navržená stavba je v kolizi se stávajícími dřevinami. Rozsah kácení bude upřesněn především se zřetelem na vybranou variantu výhledového dopravního řešení v dané lokalitě. U varianty 1 bude nutno vykácet více dřevin z důvodu dopravního napojení na Evropskou třídu, naopak výsledky rozptylové i akustické studie vykazují vyšší hodnoty u varianty 2, i když rozdíly jsou opravdu minimální. TT sama o sobě je navržena jednovariantně a její zavedení předpokládá také snížení zatížení území autobusovou dopravou. Při využití obou variant dojde ke zlepšení imisní situace v oblasti.

Hlavní zátěží životního prostředí dané lokality je v současné době zvýšený hluk. Území je zatěžováno zejména hlukem z automobilové dopravy na kapacitních komunikacích (Evropská, Pražský okruh a Drnovská). Po zprovoznění záměru lze v území očekávat změny v rozložení

akustického zatížení. Změny nastanou rozdílným vedením automobilové dopravy a také zavedením nového zdroje hluku. Z těchto důvodů je nezbytné uplatnit protihluková opatření a to nejen technická a organizační opatření na vlastní TT, ale i realizaci nízkohlukových povrchů na uliční síti. Přesná specifikace navrhovaného rozsahu protihlukových opatření je uvedena v tabulce D.3. kapitoly D.1.3.1. Městská část trvá na jejím plnění v plném rozsahu. Dle akustické studie by při splnění těchto opatření by již nadále neměl být překračován hygienický limit pro denní i noční dobu. V případě realizace stavby požadujeme po jejím uvedení do provozu provést kontrolní měření hluku, v případě překračování hlukových limitů doplnit odpovídající hluková opatření.

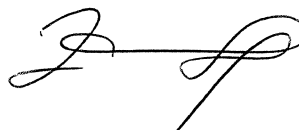
Vykácené dřeviny budou částečně nahrazeny v rámci sadových úprav. K výsadbě jsou navrženy druhy dřevin, které relativně snáší městské prostředí. Vegetační úpravy tvoří výsadby soliterních stromů, skupinové a případně alejové výsadby, které místy doplňuje výsadba keřů. Svahy a malé plochy budou osázeny nízkými půdopokryvnými keři. Na plochy, kde je prostor příliš úzký nebo kde není místo z důvodu prostorového uspořádání inženýrských sítí, lze pouze navrhnout zatravnění vhodnou travní směsí. Budou osázeny plochy při vyústění tramvajové trati na ul. Evropská, bude vytvořen pás zeleně v ul. Vlastina navazující na současnou alej a zeleň bude vysazena u nové smyčky Dědinská. Nadále budeme též požadovat zajištění údržby zeleně po dobu 5 let a při stavebních pracích zajištění náležité a důkladné ochrany ostatní stávající vzrostlé zeleně tak, aby nedošlo k jejímu poškození.

Záměr okrajově zasahuje do ochranného pásma lesa, do ochranné zóny nadregionálního biokoridoru. V předmětném území se nevyskytují významné krajinné prvky, ani se záměr nenachází v zvláště chráněném území. V souvislosti s realizací záměru dojde k trvalému i dočasnému záboru zemědělského půdního fondu. Trvale budou vyňaty pozemky o rozloze 13.646 m², převážně podél ulice Drnovské. Dočasné záborů budou využity pro zařízení staveniště. U varianty 2 dojde ke snížení dočasných záborů z důvodu vynechání realizace komunikačního propojení Evropská x Radistů. Další požadavky uplatněné ve zjišťovacím řízení týkající se organizace výstavby, eliminace sekundární prašnosti kropením prostoru staveniště, zabezpečení využívání stavebních strojů výhradně v denní době, odvozu přebytečného materiálu a sypkých odpadů ze stavební činnosti atd. byly zakomponovány do návrhu opatření v kapitole D.IV.

Po prostudování materiálu sdělujeme, že z hlediska dopravy a životního prostředí se záměrem lze souhlasit pouze při splnění podmínky vybudování kapacitního parkoviště pro rezidenty řešené oblasti. Dále požadujeme splnění všech doporučení uvedených v kapitole D.4 – opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů. Zároveň doporučujeme zabývat se dále předloženou variantou 2 a prověřit možnost vzniku záchytného parkoviště typu P+R v blízkosti navrhované smyčky.

Toto vyjádření nenahrazuje stanovisko městské části k územnímu řízení.

V Praze dne 7.5.2014



PhDr. Jan Záruba
zástupce starostky MČ Praha 6

Hygienická stanice hlavního města Prahy

Rytířská 404/12, Praha 1 • tel.: 296 336 700 • podatelna@hygpraha.cz • ID: zpqai2i

Hlavní město Praha

Magistrát hl. m. Prahy – Odbor životního prostředí

Jungmannova 35/29

110 00 Praha 1

Vaše Spis. Zn.: S-MHMP-0834253/2013/OZP/VI/EIA/876-3/Nov

Naše č.j.: HSHMP 17358/2014

Sp. značka: S-HSHMP 17358/2014/04837

Vyřizuje: Ing. Ondřej Dobisík

V Praze dne: 9. 5. 2014

„Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská, Praha 6“

Dopisem ze dne 14. 4. 2014 jste požádali Hygienickou stanici hl. m. Prahy (dále jen HS HMP) o vyjádření k dokumentaci záměru posuzovaného dle zákona 100/2001 Sb. v platném znění. Záměr je zařazen do kategorie II (záměry podléhající zjišťovacímu řízení).

Oznamovatelem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9 - Vysočany. Oznamování záměru zpracoval ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o., Hvožd'anská 3/2053, 148 01 Praha 4.

Posuzovaným záměrem je vybudování Tramvajové tratě (dále TT) Divoká Šárka – Dědinská, včetně dopravně-inženýrských úprav pozemních komunikací v okolí tramvajové trati.

Předmětná lokalita se nachází v hlavním městě Praze, Městské části Praha 6, katastrální území Ruzyně, Liboc, Veleslavín a Vokovice. Tramvajová trať bude vedena ulicemi Evropská (v úseku od stávající tramvajové smyčky Divoká Šárka po ulici Vlastina), Vlastina (v celé její délce) a podél ulice Drnovská (v úseku Vlastina – Dědinská). Záměr bude umístěn celkem na 116 pozemcích, které se nacházejí jak v zastavěné ploše, tak i na stávajících plochách zeleně a zemědělského půdního fondu. V souvislosti s prodloužením tramvajové trati budou zrušena některá parkovací stání v ulici Vlastina v úsecích Litovická – Ke Džbánu a Hodčina – Drnovská. Nově jsou navržena parkovací stání formou parkovacích pásů v ulici Vlastina v úseku Ke Džbánu – U Silnice a dále v úseku Klimčina – Drnovská. Celkem dojde ke snížení počtu parkovacích stání v lokalitě přibližně o 84.

Dokumentace hodnotí stavy pro dvě varianty řešení dopravně-inženýrské situace v roce 2016 (uvedení do provozu), v roce 2020 (výhled), a pro nulový stav v každém z uvedených roků.

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY	
Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29	
PID uvedený na samolepicím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne:	- 9 -05- 2014
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
673472/14	Počet příloh

Součástí předloženého Oznámení je rozptylová studie, akustická studie a vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, vše vypracoval ATEM - Ateliér ekologických modelů, s.r.o., Hvoždanská 3/2053, 148 01, Praha 4 v březnu 2014.

Rozptylová studie

Vyhodnocení vlivů na kvalitu ovzduší bylo provedeno pro výhledové stavy pro variantu 0 a obě aktivní varianty. Pro výpočet byl použit model ATEM. V modelových výpočtech je zahrnuto imisní pozadí, tj. působení ostatních zdrojů mimo hodnocené území.

Byly sledovány průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého, benzenu, benzo[a]pyrenu a suspendovaných částic frakce PM₁₀ a PM_{2,5} a dále maximální hodinové koncentrace oxidu uhličitého a maximální denní koncentrace suspendovaných částic frakce PM₁₀. Do výpočtu byly převzaty přímo emisní sestavy jednotlivých zdrojů znečišťování ovzduší dle údajů MŽP a ČHMÚ. Byla využita polygonová vrstva ve čtvercové síti 1x1 km průměrné hodnoty imisní zátěže jednotlivých znečišťujících látek v období 2008-2012.

Výsledky jsou zpracovány ve výkresové části.

Vyhodnocení stávající kvality ovzduší v řešeném území:

- Oxid dusičitý (NO₂) – průměrné roční koncentrace:
Imisní limity jsou a budou dodrženy. Imisní hodnoty NO₂ byly překročeny v krátkodobé koncentraci pouze lokálně. Z hlediska dlouhodobého a možného denního krátkodobého překročení imisních limitů je deklarováno splnění limitů.
- Benzo[a]pyren – Imisní limity jsou v současné době překročeny o cca 50%. Ve výhledových stavech je pro obě varianty deklarováno snížení imisních hodnot.
- Suspendované částice frakce PM₁₀ – maximální denní koncentrace:
Hodnoty PM₁₀ se v současné době v dlouhodobém denním průměru blíží limitním hodnotám. Rozložení překročení limitu PM₁₀ je deklarována četnost překročení pod hranicí imisního limitu.

Ve výhledových stavech pro jednotlivé varianty a chemické látky je deklarováno nepřekročení imisních limitů. V případě benzo[a]pyrenu je deklarováno snížení imisních hodnot.

Dle příložené studie Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví nebylo vlivem realizace záměru zaznamenáno zvýšení zdravotního rizika významné ve smyslu ohrožení zdraví.

Akustická studie:

Posuzovaná lokalita je v současné době zatížena liniovými zdroji hluku, zejména na komunikacích Evropská, Drnovská a Vlastina (silniční doprava).

Modelové výpočty byly provedeny pomocí programu Hluk +, verze 10.21. profi. Ve studii jsou porovnávány jednotlivé varianty řešení záměru s nulovým stavem, vždy pro každý výhledový stav. Výsledky jsou plošně zobrazeny pomocí pásem hlukové zátěže, konkrétní změny akustické zátěže u jednotlivých domů jsou vypočteny v referenčních bodech a

prezentovány tabulkovou formou. Ze studie není patrné, zda bylo provedeno nastavení výpočtového modelu na základě provedených měření hluku v předmětné lokalitě.

V rámci studie byly zvoleny výpočtové body, umístěné v chráněném venkovním prostoru staveb - obytných objektů – ve výšce druhého a posledního nadzemního podlaží v denní i v noční době.

Studie uvádí nejistotu měření 2 dB, je hodnocena pouze dopadající hluková energie, bez odrazu od přilehlé fasády.

V dokladovaných vstupních parametrech je patrný pokles počtu autobusových spojů s výjimkou komunikace Drnovská v úseku Vlastina – Dědinská, kde je uvažováno navýšení autobusové dopravy celkově cca o 59%, v noční době o cca 62%. Uvažuje se o zachování provozu i po případném prodloužení TT k Terminálu 3 Letiště Praha-Ruzyně (touto variantou, resp. výhledem se dokumentace záměru nezabývá). Zároveň nebude na nové TT provozována noční linka, a oblast bude obsluhována nočními autobusy, jako v současné době. V noční době bude dle podkladů celkem 20 průjezdů tramvají po uvažované TT.

V současné době jsou překračovány hodnoty hygienických limitů ze silniční dopravy ve výpočtových bodech 8, 9, 10, 11, 17, 18, 19, 20,21, 22, 23, 24,25,26, 27, 28, 29, 30, 66, 67, 72, 73, 76, 78 a 79.

Příspěvek automobilové dopravy pro rok 2016 je v bodech, ve kterých jsou překročeny v současné době hygienické limity, deklaruje neprokazatelné i prokazatelné zlepšení akustické situace. Příspěvky tramvajové dopravy nepřekračuje příslušné hygienické limity.

Pro výhledový stav v roce 2020 je prokázáno dodržení hygienických limitů pro jednotlivé zdroje hluku, případně neprokazatelné navýšení hodnot nepřekračujících hygienické limity. Tzn. ve výhledu některé body, ve kterých je v současné době překračován hygienický limit budou ve výhledovém stavu hygienické limity splňovat.

V součtu působení jednotlivých zdrojů hluku je v některých bodech deklarováno neprokazatelné i prokazatelné navýšení hodnot, ale jsou navyšovány hodnoty splňující hygienické limity i při společném působení zdrojů hluku pro oba výhledové stavy, přičemž jsou ve výpočtu zohledněna kompenzační protihluková opatření včetně omezení tramvajové dopravy spočívající v omezení rychlosti na 30km/h a vyloučení noční linky při zachování obsluhy oblasti autobusovou dopravou v noční době.

HSHMP prostudovala předloženou dokumentaci EIA „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská, Praha 6“ a požaduje doplnění dokumentace o:

- **Vyjádření zpracovatele hlukové studie k nastavení odrazu fasád.** Z hlukové studie není jasné, zda neuvažování odrazu znamená pouze export výsledků ve výpočtových bodech bez uvažování odražené zvukové vlny v příslušném bodě nebo pro hodnocení dosti závažné celkové neuvažování odrazů od budov. HSHMP požaduje vyjádření k této otázce, preferuje tabulkové vyjádření s jednoznačně definovaným nastavením modelu pro odrazy akustických vln od přilehlých fasád a následnou korekci pro umístění výpočtového bodu dle Metodického návodu Ministerstva zdravotnictví ČR pro hodnocení hluku v chráněném venkovním prostoru staveb č.j. : 62545/2010-OVZ-32.3-1. 11. 2010
- **Doložení vstupních parametrů akustické studie měřením.** Ze studie není patrné, zda bylo provedeno nastavení výpočtového modelu na základě provedených měření hluku v předmětné lokalitě.

- **Prověření varianty vedení TT po Evropské ulici.** Tato varianta je řešena pouze v rámci dojezdových časů. Z hlediska dopravně-inženýrského řešení by v předmětné lokalitě nemuselo dojít ke změně dopravního režimu a provoz TT by případně mohl být uvažován bez omezujících předpokladů.



Ing. Jarmila Herbrychová
vedoucí oddělení územního plánu



Oblastní inspektorát Praha

Sekretariát ředitele inspektorátu
Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6 - Bubeneč
tel.: 233 066 101, fax: 233 066 103
e-mail: mladonicky_pavel@ph.cizp.cz, www.cizp.cz
ID datové schránky: 4dkdzty
IČ: 416 93 205

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životního prostředí

Jungmannova 35/29
111 21 Praha 1

Váš dopis značky / ze dne

S-MHMP-0834253/2013/OZP/VI/EIA/876-3/Nov,
ze dne 9. 4. 2014

Číslo jednací

ČIŽP/41/IPP/1312306.002/14/PVZ

Vyřizuje / linka

Zelenka / 6109

Místo a datum

Praha, 25. 4. 2014

Věc: Zveřejnění dokumentace vlivu na životní prostředí záměru „**Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská, Praha 6**“ podle zákona č. 100/2001 Sb. Oznamovatelem je **Dopravní podnik hl. m. Praha, akciová společnost, Praha 9, Sokolovská 217/42, PSČ 190 22, IČ: 000 05 886**. Záměr spadá do kategorie II bod 9.3 „Tramvajové, podzemní nebo speciální dráhy včetně lanovek“ podle zákona č. 100/2001 Sb. Kód záměru je PHA876.

Dopisem uvedené značky byl požádán oblastní inspektorát Praha ČIŽP o vyjádření k dokumentaci vlivu záměru na životní prostředí. K ní vydáváme následující stanovisko:

Oddělení odpadového hospodářství:

Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném a účinném znění, nemáme k předložené dokumentaci připomínky.

Vyřizuje: Špalková

Oddělení ochrany ovzduší:

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, nemáme k předložené dokumentaci připomínky.

Vyřizuje: Kášková

Oddělení ochrany vod:

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, nemáme k předložené dokumentaci připomínky.

Vyřizuje: Kučerová

Oddělení ochrany přírody:

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, nemáme k předložené dokumentaci záměru připomínky.

Upozorňujeme, že v případě výskytu zvláště chráněných druhů živočichů je k záměru třeba požádat si o výjimku dle ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb. Dále upozorňujeme, že dle vyhlášky č. 189/2013 Sb., je u stromořadí (i u „podměrečných dřevin“) nutné povolení k jejich pokácení.

Vyřizuje: Hudemová

Závěr:

ČIŽP OI Praha nemá k předložené dokumentaci o vlivech záměru na životní prostředí zásadní připomínky, pouze upozornění ze strany oddělení ochrany přírody.

Mgr. Jan Svoboda
ředitel ČIŽP OI Praha

OZP MHMP
oddělení posuzování vlivů
na životní prostředí
- z d e -

Váš dopis zn. SZn. S-MHMP-0834253/2013/3/OZP/VI Vyřizuje/telefon Datum
13.05.2014

Věc: Vyjádření odboru životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčeného orgánu státní správy dle § 8 odst. 2, odst. 3 a odst. 6 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), k **dokumentaci** připravovaného záměru

Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská, Praha 6

Odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy vydává pro účely řízení dle zákona ke shora uvedené akci vyjádření dotčených orgánů:

1. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:

Ing. Magdalena Stehlíková, tel: 236 004 217, email: magdalena.stehlikova@praha.eu
Stavbou (záměrem) dle předložené dokumentace „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“, kterou vypracovala společnost ATEM s.r.o. v březnu 2014, je dotčen zemědělský půdní fond (ZPF). O odnětí pozemků ze ZPF podle § 9 odst. 6 zákona je nutné požádat v souladu s ustanovením § 18 zákona orgán ochrany ZPF Úřadu městské části Praha 6.

2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství:

Ing. Jiří Horák, tel. 236 004 426, e-mail: jiri.horak@praha.eu
Do vzdálenosti 50 m od okraje lesa pozemky (prac. č. 1079,1088/1, oba k. ú. Liboc) je navržena v ulici Evropská celková oprava stávající tramvajové trati včetně tramvajové zastávky Divoká Šárka. Součástí plánovaného záměru jsou i nezbytné terénní úpravy komunikací, chodníků, přeložky sítí, kabelová vedení, která jsou potřebná pro provoz tramvajové tratě. Stanovisko orgánu státní správy lesů k dokumentaci stavby s názvem „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“, bylo vydáno pro účely územního řízení závazným stanoviskem SZn. S-MHMP-0474340/2013/1/OZP/VI ze dne 1. 8. 2013. Jelikož se jedná o stejný objekt a podmínky

stanovené výše uvedeným stanoviskem jsou splněny, nemáme z hlediska námi chráněných zájmů k navrhovanému záměru dalších připomínek.

3. Z hlediska nakládání s odpady:

Ing. Daniela Pelechová, tel. 236 00 4388, email: daniela.pelechova@praha.eu

Připomínáme, že od 1. 10. 2013 shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu dle § 16 odst. 3 zákona o odpadech (všechny povinnosti původce zůstávají nadále v platnosti) a dále, pokud zemina a jiné přírodní materiály nebudou použity v místě stavby, je původce odpadu povinen je předat oprávněné osobě k jejich převzetí podle § 12 odst. 3 zákona o odpadech.

4. Z hlediska ochrany ovzduší:

Ing. Tomáš Novák, tel.: 236 004 357, e-mail: tomas.novak@praha.eu

Předmětem předložené dokumentace je prodloužení tramvajové trati z ulice Evropské na sídliště Dědina. Posuzovaný záměr je navržen v jedné variantě vedení tramvajové trati a dvou nových variantách dopravního řešení automobilové dopravy v přilehlých ulicích.

Nový úsek tramvajové trati povede od současné tramvajové smyčky Divoká Šárka krátce v ulici Evropské, ze které odbočí do ulice Vlastina a na jejím konci bude pokračovat do ulice Drnovské s ukončením v obratišti u křižovatky ulic Drnovská - Dědinská. Novostavba tramvajové trati bude mít délku 2,1 km, rekonstruovaný úsek na ulici Evropské délku 270 m. Trať bude mít 5 párů nových zastávek. Součástí pokládky tramvajové trati bude úprava stávajících komunikací a zpevněných ploch včetně parkovacích stání.

V rámci předložené dokumentace bylo provedeno hodnocení kvality ovzduší pro 2 výhledové stavy - pro rok 2016 (plánované zprovoznění) a pro rok 2020 (horizont územního plánu, do kdy by mělo dojít k výstavbě všech plánovaných objektů v území).

Vzhledem k požadavkům vzneseným ve zjišťovacím řízení jsou nově navrženy a posuzovány 2 varianty dopravního řešení v přilehlých ulicích. V první variantě V1 je podpořeno přímé napojení obytné lokality Na Dědině na ulici Evropskou (zřízení nové křižovatky ulic Evropské a Navigátorů, směrové úpravy komunikací a přerušení automobilové dopravy v ulici Vlastině). Ve druhé variantě V2 je naopak potlačeno přímé napojení obytného území na ulici Evropskou (zachování automobilové dopravy v ulici Vlastině, z ulice Navigátorů pouze pravé odbočení do Evropské ulice a zrušení napojení ulice Radistů na Evropskou).

Během výstavby nového úseku tramvajové tratě budou zřízena 4 zařízení staveniště se sociálním zázemím a s výjezdy do přilehlých ulic. Staveništní doprava bude směřovat po ulicích Vlastina a Evropská na Pražský okruh nebo v menší míře směrem do ulice Milady Horákové.

Modelovými výpočty rozptylové studie byl zjišťován vliv dopravního řešení v přilehlých ulicích nové tramvajové trati ve dvou navrhovaných variantách V1 a V2 pro dva výhledové stavy na kvalitu ovzduší.

Dle údajů map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací, publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (pětiletý průměr 2008 - 2012) dosahují v této lokalitě průměrné roční imisní koncentrace oxidu dusičitého (NO₂) hodnot 27,0 - 28,4 μg·m⁻³, poléťavého prachu frakce PM₁₀ hodnot 27,0 - 27,8 μg·m⁻³, benzenu hodnot cca 1,0 μg·m⁻³ a benzo(a)pyrenu (BaP) hodnot 1,48 - 1,58 ng·m⁻³. U průměrných 24hodinových imisních koncentrací PM₁₀ je 36. nejvyšší hodnota na úrovni 48,5 - 49,7 μg·m⁻³.

Podle modelových výpočtů ATEM, aktualizace 2012, byly v uvedeném území jako pozad'ové hodnoty vyhodnoceny maximální hodinové koncentrace NO₂ v rozpětí 94 - 185 μg·m⁻³.

Z uvedených údajů je patrné, že v zájmové lokalitě dochází k překračování imisního limitu ročních koncentrací BaP, u ostatních sledovaných znečišťujících látek nebylo překročení limitních koncentrací zjištěno. BaP je znečišťující látka, jejíž imisní limit je překračován na převážné většině území hlavního města Prahy.

NO₂:

V roce 2016 by příspěvky průměrných ročních koncentrací NO₂ ve variantě V1 měly dosahovat nejvíce 0,01 μg·m⁻³ a poklesy nejvíce 0,30 μg·m⁻³, ve variantě V2 příspěvky nejvíce 0,09 μg·m⁻³ a poklesy nejvíce 0,22 μg·m⁻³. Poklesy koncentrací se očekávají u ulice Vlastiny, lokální nárůsty u ulice Drnovské.

V roce 2020 by příspěvky průměrných ročních koncentrací NO₂ ve variantě V1 měly dosahovat nejvíce 0,09 μg·m⁻³ a poklesy nejvíce 0,18 μg·m⁻³, ve variantě V2 příspěvky nejvíce 0,08 μg·m⁻³ a poklesy nejvíce 0,09 μg·m⁻³. Poklesy koncentrací se očekávají u ulice Vlastiny, nárůst podél ulice Drnovské a v oblasti nového napojení ulice Navigátorů a podél ulice Evropské.

V letech 2016 a 2020 nedojde vlivem realizace nového záměru ani u jedné varianty k překročení ročního imisního limitu NO₂.

V roce 2016 by příspěvky maximálních hodinových koncentrací NO₂ ve variantě V1 měly dosahovat nejvíce 0,30 μg·m⁻³ a poklesy nejvíce 2,31 μg·m⁻³, ve variantě V2 příspěvky nejvíce 0,70 μg·m⁻³ a poklesy nejvíce 1,51 μg·m⁻³. Poklesy koncentrací se projeví ve východní části území, nárůsty v západní části podél ulice Drnovské.

V roce 2020 by příspěvky maximálních hodinových koncentrací NO₂ ve variantě V1 měly dosahovat nejvíce 0,89 μg·m⁻³ a poklesy nejvíce 1,45 μg·m⁻³, ve variantě V2 příspěvky nejvíce 0,75 μg·m⁻³ a poklesy nejvíce 1,20 μg·m⁻³. Poklesy koncentrací se očekávají ve východní části území podél ulice Vlastiny, lokální nárůsty v západní části podél ulice Krnovské a v oblasti nového napojení ulice Navigátorů na Evropskou ulici.

V letech 2016 a 2020 nedojde vlivem realizace nového záměru ani u jedné varianty k překročení krátkodobého imisního limitu NO₂.

PM₁₀:

V roce 2016 by příspěvky průměrných ročních koncentrací PM₁₀ ve variantě V1 měly dosahovat nejvíce 0,51 μg·m⁻³ a poklesy nejvíce 1,81 μg·m⁻³, ve variantě V2 příspěvky nejvíce 0,78 μg·m⁻³

a poklesy nejvíce $1,58 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Poklesy koncentrací se očekávají u ulice Vlastiny, lokální nárůsty u ulice Drnovské.

V roce 2020 by příspěvky průměrných ročních koncentrací PM_{10} ve variantě V1 měly dosahovat nejvíce $0,52 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a poklesy nejvíce $1,79 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, ve variantě V2 příspěvky nejvíce $0,54 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a poklesy nejvíce $1,79 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Poklesy koncentrací se očekávají u ulice Vlastiny, nárůst lokálně v prostoru ulice Drnovské.

V letech 2016 a 2020 nedojde vlivem realizace nového záměru ani u jedné varianty k překročení ročního imisního limitu PM_{10} .

V roce 2016 by příspěvky maximálních denních koncentrací PM_{10} ve variantě V1 měly dosahovat nejvíce $2,22 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a poklesy nejvíce $11,61 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, ve variantě V2 příspěvky nejvíce $3,19 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a poklesy nejvíce $10,43 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

V roce 2020 by příspěvky maximálních denních koncentrací PM_{10} ve variantě V1 měly dosahovat nejvíce $2,19 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a poklesy nejvíce $10,78 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, ve variantě V2 příspěvky nejvíce $2,19 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a poklesy nejvíce $10,77 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

V letech 2016 a 2020 nedojde vlivem realizace nového záměru ani u jedné varianty k překročení krátkodobého imisního limitu PM_{10} . Nadlimitní počet překročení (více než 9,6% roční doby) je očekáván pouze lokálně v blízkosti napojení ulice Evropské na SOKP při západní hranici posuzované lokality.

Benzen:

V roce 2016 by příspěvky průměrných ročních koncentrací benzenu ve variantě V1 měly dosahovat nejvíce $0,08 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a poklesy nejvíce $0,05 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, ve variantě V2 příspěvky nejvíce $0,02 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a poklesy nejvíce $0,03 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Poklesy koncentrací se očekávají u ulice Vlastiny, lokální nárůst v prostoru ulice Navigátorů při napojení na ulici Evropskou.

V roce 2020 by příspěvky průměrných ročních koncentrací benzenu ve variantě V1 měly dosahovat nejvíce $0,13 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a poklesy nejvíce $0,04 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, ve variantě V2 příspěvky nejvíce $0,09 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a poklesy nejvíce $0,03 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Poklesy koncentrací se očekávají pouze lokálně u ulice Vlastiny, výraznější nárůst lze však očekávat u ulice Navigátorů při jejím napojení na ulici Evropskou.

V letech 2016 a 2020 nedojde vlivem realizace nového záměru ani u jedné varianty k překročení ročního imisního limitu benzenu.

B(a)P:

V roce 2016 by příspěvky průměrných ročních koncentrací BaP ve variantě V1 měly dosahovat nejvíce $0,004 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ a poklesy nejvíce $0,018 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$, ve variantě V2 příspěvky nejvíce $0,008 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ a poklesy nejvíce $0,014 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Poklesy koncentrací se očekávají u ulice Vlastiny, lokální nárůsty u ulice Drnovské.

V roce 2020 by příspěvky průměrných ročních koncentrací BaP ve variantě V1 měly dosahovat nejvíce $0,008 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$ a poklesy nejvíce $0,015 \text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$, ve variantě V2 příspěvky nejvíce

0,005 ng·m⁻³ a poklesy nejvíce 0,014 ng·m⁻³. Poklesy koncentrací se očekávají u ulice Vlastiny, nárůst lokálně v prostoru ulice Drnovské.

Vzhledem k tomu, že v současné době dochází v uvedeném území k poměrně výraznému překračování limitu průměrných ročních koncentrací BaP, lze očekávat, že k překračování bude nadále docházet i v obou výhledových stavech. Modelovými výpočty zjištěno, že příspěvky BaP jsou velmi nízké, pohybují se v tisícinách ng·m⁻³.

Z provedených výpočtů vyplývá, že příspěvky všech sledovaných škodlivin jsou nízké a ani v souběhu s imisním pozadím nepovedou, kromě průměrných ročních koncentrací BaP, k překračování imisních limitů. U BaP k překračování limitu dochází z důvodu vysokého imisního pozadí, příspěvky této látky způsobené navrhovaným záměrem jsou velmi nízké.

Oproti výchozímu stavu dojde na většině hodnoceného území ke zlepšení imisní situace. Nejpriznivější dopady stavby by měly nastat u suspendovaných částic frakce PM₁₀, jedné z problematických látek z hlediska plnění imisních limitů, kde by mělo dojít v některých lokalitách k velmi markantnímu snížení dosavadní zátěže. Pouze u benzenu lze zaznamenat celkový velmi mírný nárůst imisní zátěže (o cca 0,1%).

Při vzájemném porovnání obou zpracovaných variant lze označit jejich vlivy za prakticky rovnocenné.

Vliv výstavby na kvalitu ovzduší byl zjišťován ve 49 referenčních bodech umístěných v okolí místa stavby a podél příjezdových tras. Nejvyšší příspěvky maximálních hodinových koncentrací NO₂ od stavebních mechanismů by měly dosahovat až 112 µg·m⁻³, podél odjezdových tras lze očekávat příspěvky do výše 0,15 µg·m⁻³. Nejvyšší příspěvky průměrných denních koncentrací PM₁₀ od stavebních prací by měly dosahovat nejvíce 6,3 µg·m⁻³, podél odjezdových tras se očekává příspěvek 0,4 µg·m⁻³. Vzhledem k tomu, že se jedná o teoretické hodnoty při nejhorsích rozptylových podmínkách, lze předpokládat, že skutečné příspěvky budou nižší. Orgán ochrany ovzduší nemá k fázi výstavby žádné zásadní připomínky nebo požadavky.

Z hlediska ochrany ovzduší je návrh prodloužení tramvajové trati z ulice Evropské na sídliště Dědina při obou variantách dopravního řešení automobilové dopravy v přilehlých ulicích přínosný. Provedené hodnocení vlivu navrhovaného záměru na kvalitu ovzduší považuje orgán ochrany ovzduší za dostatečné a nemá k němu zásadní připomínky. Z hlediska ochrany ovzduší se jedná o žádoucí rozvoj kolejové dopravy, který je plně v souladu s příslušným opatřením v rámci platného Integrovaného krajského programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší, realizovaného dlouhodobě na území města.

5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

Ing. Magdalena Stehlíková, tel: 236 00 4217, email: magdalena.stehlikova@praha.eu

Jedná se o prodloužení tramvajové trati ze stanice Divoká Šárka na zastávku Dědinská. V rámci záměru bude realizováno tramvajové těleso a další technické vybavení nutné pro tramvajový provoz (trolejové vedení, úprava komunikace, atp.).

Realizace záměru si vyžádá odstranění dřevin a ploch zeleně, součástí dokumentace je evidence dotčených stromů a keřů.

V lokalitě byl monitorován výskyt zvláště chráněných druhů, kde nalezen byl pouze druh čmelák zahradní a zemní. Jedná se však o druh s velkou migrační schopností a přelétavostí, kde populace nebude realizací záměru negativně ovlivněna.

Z hlediska krajinného rázu lze konstatovat, že záměr jako celek kopíruje stávající linii terénu, v rámci uskutečnění záměru nedochází k terénním změnám. Realizací uvedeného projektu nevzniknou nové krajinné dominanty, které by ovlivnily charakter lokality.

Dokumentace postihuje všechny významné aspekty sledované z pohledu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a k jeho zpracování nemáme připomínky.

6. Z hlediska myslivosti:

Ing. Jiří Horák, tel. 236 004 426, e-mail: jiri.horak@praha.eu
Bez připomínek.

7. Z hlediska ochrany vod:

Bc. Daniela Rosinová, DiS., tel.: 236004252, e-mail: daniela.rosinova@praha.eu
K předložené dokumentaci hodnocení vlivů na životní prostředí nemáme připomínky.

Toto vyjádření je vydáváno dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.



Ing. Jana **C i b u l k o v á**
vedoucí oddělení posuzování
vlivů na životní prostředí

Magistrát hl. m. Prahy
odbor životního prostředí
Mariánské nám. 2
110 01 Praha 1 /9/



Pro: Ing. Novotný Odbor životního prostředí Jungmannova 35/29	Č.j.	S-MHMP 0834253/2013/OZP S-MHMP 505 985/2014/Rad
---	------	--

Vyřizuje / l. Rada/2087	Počet stran	Datum 05.05.2014
----------------------------	-------------	------------------

Věc: Zjišťovací řízení „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská, Praha 6“

Vážení,

Magistrát hl. m. Prahy, odbor památkové péče (dále jen MHMP OPP), jako orgán státní památkové péče na území hlavního města Prahy věcně a místně příslušný podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále zákona), obdržel Váš dopis čj. S-MHMP-0834253/2013/OZP/VI/EIA/876-3/Nov ze dne 09.04.2013, týkající se zjišťovacího řízení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská, Praha 6“, k.ú. Liboc, Vlastina, Drnovská, Dědinská, Praha 6. Záměrem oznamovatele je výstavba tramvajové trati.

Ve výše uvedené věci Vám MHMP OPP sděluje následující:

Dotčené nemovitosti leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Záměr je však zamýšlen na území s archeologickými nálezy a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, vůči Archeologickému ústavu. Stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

S pozdravem

MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY Odbor životního prostředí	
Hlavní č.j. uvedené na samolepícím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne: 12-05-2014	
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
	Počet příloh

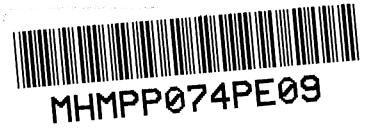
Hlavní město Praha
Magistrát hl.m. Prahy
Jungmannova 35/29
Praha 1 171
Mgr. Jiří Skalický
ředitel odboru

- k uložení
- na vědomí
- k vyřízení
- ke zpracování stanoviska
- ke zpracování návrhu odpovědi

- ke zpracování materiálu
- k přepracování
- do programu
- jednání
- Termín:

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR DOPRAVNÍCH AGEND



MAGISTRÁT hlavního města PRAHY
Odbor životního prostředí

Hlavní č.j. uvedené na samolepicím štítku pod čárovým kódem

DOŠLO dne: 18-04-2014

Identifikační údaje zpracovatele Počet listů
Počet příloh

Hlavní město Praha
Magistrát hl.m. Prahy
Odbor životního prostředí

Váš dopis zn.

S-MHMP-

834253/2013/OZP/VI/EIA/876-3/Nov

Č.j.


MHMP-505993/2014/ODA-O4/Dů

Vyřizuje/linka Datum

L. Důra/4392 14.04.2014

Věc: Stanovisko k dokumentaci o posuzování vlivů na životní prostředí stavby: „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská, Praha 6“

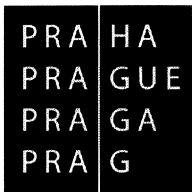
K Vaší žádosti č.j. S-MHMP-834253/2013/OZP/VI/EIA/876-3/Nov ze dne 09.04.2014 o stanovisko ke shora uvedené akci Vám sdělujeme, že z hlediska zájmů sledovaných odborem dopravních agend MHMP nemáme zásadních námitek, které by ovlivnily výsledky vlivů stavby na životní prostředí za podmínky, že nadále bude sledována varianta č.1, tedy všesměrové připojení komunikace Navigátorů na komunikaci Evropská a vybudování kř. Evropská - Radistů.


Ing. Jan Heroudek
ředitel odboru dopravních agend
v z. Ing. Miroslav Rajchart

Na vědomí:

ODA-O4 sektor Dů

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 111 21 Praha 1
tel. 236 001 111, fax 236 007 039
e-mail: oda@praha.eu



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR ROZVOJE A FINANCOVÁNÍ DOPRAVY

V1

Vnitřní sdělení



MHMPP060RULL

834253/13

Pro	Ing. Jana Cibulková OZP MHMP	Č.j.	MHMP 506005/2014
Vyřizuje / l.	Ing. Jan Marek / 4332	Počet stran	1 / 2
Věc	Zveřejněná dokumentace vlivů na životní prostředí TT Divoká Šárka - Dědinská		

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY
Odbor životního prostředí

Hlavní č.j. uvedené na samolepicím štítku pod čárovým kódem

DOŠLO dne: - 9 -05- 2014

Identifikační údaje zpracovatele

Počet listů

Počet příloh

Vážená paní vedoucí,

k Vámi zaslané dokumentaci vlivů na životní prostředí k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská, Praha 6“ sdělujeme následující:

Stanovisko našeho odboru v textové části na straně č. 6 vychází z výkresu C.2 – Celkový situační výkres Varianta 2 (10/2013). Upozorňujeme, že některé další situace jsou odlišné a datované dřívějším datem a tudíž předpokládáme, že jsou již překonané. Doporučujeme situace časově sjednotit, případně okomentovat v textu.

Dále při vypořádání původních připomínek našeho odboru je odkazováno na kapitolu D.IV, ale tato kapitola se oblastí našich připomínek nevěnuje vůbec a to ani v obecné rovině. Proto žádáme o rozšíření kapitoly D.IV o informaci, že v návazných krocích projektové přípravy budou připomínky RFD MHMP zohledněny v maximální možné míře.

Ke konkrétním našim připomínkám uvádíme následující dle zachovaného pořadí:


- 1) V situaci C.2 Varianta 2 je zakresleno. Odkazujeme na obecné stanovisko, že v kapitole D.IV není tento požadavek zohledněn.
- 2) Žádáme o podložení tvrzení vyjádřením územněplánovacích orgánů, ať již ÚMČ Praha 6 nebo IPR HMP.
- 3) Nově navržený přechod pro chodce mezi zastávkami Ciolkovského a Sídliště Na Dědině je vyznačen přes tramvajovou trať, jízdní pruh pro vozidla a parkovací záliv současně a proto není v souladu s příslušnou normou. Považujeme za nezbytné místo ošetřit prvkem zklidnění dopravy, nejlépe ochranným ostrůvkem mezi jízdním pruhem a tramvajovou tratí na úkor parkovacího zálivu. Současně, vzhledem k předpokládaným intenzitám, považujeme za výhodnější místo pro přecházení při realizaci stejných prvků jako při realizaci opatření ke zklidnění dopravy navržených pro přechod pro chodce. Odkazujeme na obecné stanovisko, že v kapitole D.IV není tento požadavek zohledněn.
- 4) Žádáme o poskytnutí prověření nemožnosti umístění dělicího ostrůvku z prostorových důvodů. Upozorňujeme, že podoba komunikace má navádět ke vhodnému chování uživatelů ve vztahu k významu komunikace. Na komunikacích, které nemají tranzitní charakter, by měly být umístěny prvky zklidňování dopravy. Směrové šikany jsou z hlediska hluku výhodnější než zpomalovací prahy.

- k uložení
- na vědomí
- k vyřízení
- ke zpracování stanoviska
- ke zpracování návrhu odpovědi

- ke zpracování materiálu
- k přepracování
- do programu
- jednání
- Termín:

- 5) Odkazujeme na obecné stanovisko, že v kapitole D.IV není tento požadavek zohledněn.
- 6) Odkazujeme na obecné stanovisko, že v kapitole D.IV není tento požadavek zohledněn.
- 7) Odkazujeme na obecné stanovisko, že v kapitole D.IV není tento požadavek zohledněn. Páteřní cyklistické trasy předpokládají kvalitní infrastrukturu, kterou je někdy velmi obtížné doplnit do dokumentace v pokročilejších fázích přípravy. Proto žádáme o zapracování nejpozději ve stupni dokumentace k územnímu rozhodnutí.

S pozdravem


Ing. Monika Mandová
ředitelka odboru rozvoje a financování dopravy

PRAŽSKÉ EKOLOGICKÉ CENTRUM

160 00 Praha 6, Lužná 2a, IČ 00408212

Magistrát hl. m. Prahy
odbor životního prostředí
oddělení posuzování vlivů na ŽP
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

V Praze 7. května 2014

Věc: **Vyjádření k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ – PHA 876**

K oznámení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ – PHA 876 jehož dokumentace hodnocení vlivů na životní prostředí byla zveřejněna 9.dubna 2014 Magistrátem hl. m. Prahy podáváme následující vyjádření:

1. Za stále naprosto nedostatečné považujeme zpracování návrhu TT pouze v jedné variantě. Záměr není zpracován ve více reálných variantách, ať již prostorového nebo technického uspořádání a posouzení variant a výběr nejvhodnější z nich tak není kvalitně provedeno. Např.:
 - Jde-li o zajištění dopravní obslužnosti, není provedeno kvalitní srovnání autobusové a nově uvažované tramvajové trati, tvrzení o zrychlení dopravy do centra není podloženo reálnými hodnotami – na kratší vzdálenost (Ciolkovského – Velešlavín) jsou dle jízdních řádů časy srovnatelné, na delším úseku (Ciolkovského – Dejvická) je o cca 4 minuty rychlejší autobus;
 - Jde-li o zajištění dopravní obslužnosti Letiště Václava Havla, není zvažováno vedení TT středem, nebo po severním okraji ulice Evropská směrem k ulici Drnovská; tvrzení o významném zásahu do přírodního parku Divoká Šárka je nesmyslné – mezi TT a parkem by stále zůstal zemědělsky využívaný prostor;
 - charakter pouhé deklarace má tvrzení, že po prodloužení TT k terminálu 3 Letiště bude tato trať využívána k přepravě pouze osob, na letišti pracujících a nikoliv pro pasažéry letecké přepravy;
 - z hlediska technického provedení není uvažována varianta provedení TT alespoň v některých úsecích jako jednokolejná s občasným prostorem k vyhýbání souprav (viz např. TT Liberec – Jablonec), což by mohlo umožnit zachovat průjezd pro automobily celou ulicí Vlastina – v dokumentaci je uvedeno, že to neumožňuje jakási ČSN, ta ale není konkretizována a tvrzení tedy není přezkoumatelné.
2. Zdůvodnění potřeby záměru je stále nepřesvědčivé – záměr nezvyšuje přepravní kapacitu proti stávajícímu stavu (a ani nepředpokládá nutnost jejího zvýšení), nezrychluje podstatným způsobem přepravu a ani nijak výrazně nezlepšuje komfort přepravy. Naopak záměr snižuje stávající vysokou operativnost veřejné dopravy při mimořádných událostech (havárie, sníh ap.), na které dokážou autobusy reagovat bezprostředně.

3. Hodnocení variant, které bylo vyžádáno závěrem zjišťovacího řízení je provedeno ryze formálně. Pro TT je pouze 1 varianta, jejíž hodnocení neobsahuje ani přehledné a kvantifikované srovnání se stávajícím stavem. Návrhy dopravních opatření jsou zpracovány ve dvou variantách – s úplnou uzavírkou ul. Vlastiny a vybudováním dvou propojek na ul. Evropskou a s jednosměrnou uzavírkou ulice Vlastina a pouze jednou propojkou s ulicí Evropská. Tyto varianty jsou porovnány nekvantifikovaně, pouze slovním popisem podle dvou kritérií – dopady na kvalitu ovzduší a změny v hlukové zátěži. Nequantifikované prohlášení stylu někde to bude horší, ale na více místech to bude lepší, není profesionální. Zcela chybí hodnocení podle kritérií, která dokážou kvantifikovat vlivy v oblasti pohody pobytu a bydlení, sociální spokojenosti ap.
4. Zcela nedostatečně je odůvodněn je odůvodněn záměr částečně nebo úplně uzavřít pro individuální automobilovou dopravu ulici Vlastin v úseku Radčina – U silnice. Tvrzení, že je nutné zde zachovat „komorní zónu“ s dvouřadou alejí stromů je pěkné, ale v zásadě jde o neodůvodněnou šikanu obyvatel ochranou prvku, který je upravitelný. Dotčená oblast je pravděpodobně nejméně komorní z celého průběhu ulice Vlastina a nelze na ní způsobit vážnější škody. Změnou projektu –např. zúžením chodníků po obou stranách komunikace Vlastina a přesunutím nové výsadby dále od komunikace lze získat dostatečnou šířku pro souběžné vedení TT a dvou jízdních pruhů pro automobily. V případě provedení TT bez trávníku, ale s pevným povrchem lze v tomto úseku zavést i režim částečné jízdy po kolejičkách, což je možné a z hlediska dopravní legislativy přípustné (upraví dopravní značení).
5. Realizací záměru dojde k podstatnému omezení počtu stávajících parkovacích míst, dostupných pro obyvatele sídliště (mezi ulicí Drnovská a Hodčina, ubude v prostoru zabraném TT – cca 90 – 120 parkovacích míst. Projekt s tímto problémem nepočítá a nepředkládá žádná kompenzační opatření. Vzhledem k tomu, že již v současné době je kapacita parkovišť plně vyčerpána, lze očekávat značné problémy. Odkaz na to, že je věcí Městské části Praha 6 aby s tím něco udělala je nedostatečný. V tomto bodě jde navrhovaný záměr proti stávající závazné stavební legislativě – snižuje počet dostupných parkovacích míst pod hodnoty, které požaduje právní předpis (vyhláška hl. m. P. č. 26/1999 v platné znění).

Úprava počtu parkovacích míst (parkovišť, garáží ap.) je dle zákona 100/2001 Sb. v kategorii záměru II/10.6 - Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3 000 m² zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu. MČ Praha 6 v současnosti zadala studie proveditelnosti zvýšení počtu parkovacích míst, a její výsledky by měly být v záměru také zohledněny a tento záměr by měl být posouzen minimálně v rozsahu zjišťovacího řízení.
6. Předložená dokumentace naprosto nereflektuje další záměry veřejné správy v bezprostředním okolí, např.
 - prodloužení navrhované tramvajové trati k plánované zastávce rychlodráhy v prostoru žst. Ruzyně jižně změny vyčerpání plánované tramvajové linky a zvýší požadavky na přepravu v nočních hodinách. Totéž lze očekávat i u prodloužení trati k terminálu 3 Letiště Václava Havla.
 - Výstavba obchodního centra v prostoru Drnovská, Evropská, dálniční okruh severně od smyčky TT Drnovská změny požadavky na intenzitu a kapacitu individuální i hromadné dopravy (pozemek je v současné době nabízen investorům k prodeji).
 - Výstavba kapacitního parkoviště (cca 340 PM) u výše uvedeného záměru obchodního centra opět změny požadavky na dopravu a s tím související dopady na ŽP.
 - Záměr MČ Praha 6 dosáhnout změny územního plánu jižně od TT v úseku U silnice - Drnovská pro výstavbu sídelního útvaru s 10.000 – 15.000 obyvateli v prostoru

stávajících skladů a vojenského útvaru prudce změni jak požadavky na dopravu (několikanásobné zvýšení intenzity individuální dopravy v ulici Navigátorů, U silnice, Vlastina a Drnovská, Libocká), tak množství lidí, zasažených doprovodnými vlivy souvisejícími s navrhovaným záměrem (hluk, emise, zábory ploch pro parkování a dopravu ap.).

Žádáme, aby bylo do stanoviska Magistrátu hl. m. Prahy k hodnocení vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ – PHA 876 zahrnuto tyto podmínky:

1. nevydat územní rozhodnutí ani stavební povolení na TT bez vyřešení náhrady úbytku parkovacích míst v dotčeném prostoru v předstihu před výstavbou TT tak, aby realizace TT nebyla příčinou drastického snížení počtu parkovacích míst ani v průběhu výstavby TT, ani po její realizaci.
2. Upravit projekt tak, aby v ulici Vlastina v úseku Radčina – U silnice byl zachován obousměrný průjezd pro osobní automobilovou dopravu (zúžení chodníků, posun nebo odstranění dřevin), a následně z projektu vypustit propojky ulic Navigátorů (Radiová a U silnice) s ulicí Evropskou.
3. Nebude-li požadavek č. 2 akceptován, žádáme provedení samostatného zjišťovacího řízení na výstavbu propojek s ulicí Evropská – záměr v kategorii II/9.1 - Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy.
4. Jako závaznou podmínku pro realizaci záměru uložit zákaz provozu TT v úseku Divoká Šárka – Dědinská v nočních hodinách (24.00 – 04.00).

Doporučení:

Doporučujeme dokumentaci doplnit o kvalitnější hodnocení možných variant s kvantifikacemi a použitím kritérií, která zohledňují i dopady v v psychické a sociální oblasti (pohoda bydlení, spokojenost obyvatel, spokojenost cestujících ap.). Při zpracování je možné vycházet z postojů zachycených v anketách zadaných MČ Praha 6.

Pražské ekologické centrum je spolek / občanské sdružení, jehož hlavním posláním je ochrana přírody a krajiny, ochrana životního prostředí, ekologická výchova a zapojování veřejnosti do rozhodovacích procesů v ŽP v Praze a ČR.

Ing. Josef M a r e k

předseda Pražského ekologického centra



Adresa pro korespondenci:
Ing. Josef Marek
Pražské ekologické centrum
Ciolkovského 847/7
161 00 Praha 6
mail: marek-proeko@volny.cz
tel. 737 738 433

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:
Občanské sdružení Spolek pro Divokou Šárku
se sídlem Pod Cihelnou 646/4
161 00 Praha 6 – Liboc
Reg. MV dne 12. 9. 2013
Pod č. j. VS/1-1/94380113-R
IČO 02102579

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 6. května 2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9. 4. 2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsme spolek, jehož hlavním posláním je ochrana přírody a krajiny, a zabýváme se ochranou životního prostředí v katastrech Liboc a Ruzyně.

Dokumentace má následující nedostatky:

Blok A: Posouzení a popsání chyb v dokumentaci:

1. neúplný rozsah posuzování ve vztahu k vynuceným následným opatřením a aktivitám

Dokumentace k hodnocení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ – PHA 876 z března 2014 zpracovaná ATEM – ateliér ekologických modelů s.r.o. je zpracována jako oznámení záměru kategorie II, bod 9.3.

Součástí navrhovaného záměru je i realizace souvisejících dopravních opatření, jejichž součástí je i vybudování dvou (varianta 1.) nebo jedné silniční propojky ulic Navigátorů, U Silnice a Radiové s ulicí Evropskou. Tato záležitost spadá dle zákona 100/2001 Sb. do **kategorie záměru II/9.1** - Novostavby,

rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I) a bude vyžadovat další zjišťovací řízení.

Součástí realizace záměru je i likvidace značného počtu stávajících parkovacích míst (min. o 84 míst), která mají být dle dokumentace nahrazena nějakým jiným způsobem, který je investorem přesunut na Prahu 6. Úprava počtu parkovacích míst (parkovišť, garáží ap.) je dle zákona 100/2001 Sb. v **kategorii záměru II/10.6** - Skladové nebo obchodní komplexy včetně nákupních středisek, o celkové výměře nad 3 000 m² zastavěné plochy; parkoviště nebo garáže s kapacitou nad 100 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu. MČ Praha 6 v současnosti zadala studie proveditelnosti zvýšení počtu parkovacích míst, a její výsledky by měly být v záměru také zohledněny.

Tedy: dvě podstatné aktivity, související s realizací záměru a ovlivňující významným způsobem životní prostředí v dotčené oblasti nejsou předmětem posuzování a po realizaci záměru (výstavbě tramvajové trati) bude nevratně předurčeno jen významně omezené množství možných variant řešení.

2. Splnění požadavků závěrů zjišťovacího řízení

2.1 Požadavek ZŘ:

V dokumentaci je třeba podrobně zdůvodnit potřebu záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí.

Posouzení splnění:

Zdůvodnění potřeby záměru je v prakticky stejné úrovni jako v dokumentaci pro zjišťovací řízení. Dokumentace nezmiňuje plánované aktivity v okolí, které byly zveřejněny jinými informačními kanály a které budou mít podstatný vliv na změnu podmínek, které uvažuje a z nichž posuzovaná dokumentace. Namátkou:

- Prodloužení navrhované tramvajové trati k plánované zastávce rychlodráhy v prostoru žst. Ruzyně jižně změní vytiženost plánované tramvajové linky a zvýší nároky na přepravu v nočních hodinách.
- Výstavba obchodního centra v prostoru Drnovská, Evropská, dálniční okruh severně od smyčky TT Drnovská změní požadavky na intenzitu a kapacitu individuální i hromadné dopravy (záměr je prosazován MČ Praha 6).
- Výstavba kapacitního parkoviště (cca 340 PM) u výše uvedeného záměru obchodního centra opět změní požadavky na dopravu a s tím související dopady na ŽP.
- Záměr MČ Praha 6 dosáhnout změny územního plánu jižně od TT v úseku U silnice - Drnovská pro výstavbu sídelního útvaru s 10.000 – 15.000 obyvateli v prostoru stávajících skladů a vojenského útvaru prudce změní jak požadavky na dopravu (několikanásobné zvýšení intenzity individuální dopravy v ulici Navigátorů, U silnice, Vlastina a Drnovská, Libocká), tak množství lidí, zasažených doprovodnými vlivy souvisejícími s navrhovaným záměrem (hluk, emise, záборы ploch pro parkování a dopravu ap.).

Tedy: Nově předložená dokumentace stále věrohodně neodpovídá na otázku, proč realizovat navržený záměr, jaké jsou vlastně jeho přínosy, neboť:

- dopravní obslužení daného území ve stávajícím stavu odpovídá potřebám, je rychlé a operativní, a po zahájení provozu metra ve stanici Veveslavín se dále zrychlí;
- realizací záměru nedojde k žádnému podstatnému zlepšení kvality životního prostředí v oblasti hluku a znečištění ovzduší, ale pouze k přesunutí více zatížení jinam, do míst v současnosti ve stávajícím stavu klidových;
- tvrzení, že realizací TT bude zajištěna rychlejší a komfortnější doprava do centra není pravdivé (do stanice Veveslavín bude doba srovnatelná, do stanice Dejvická je o 25 % rychlejší autobus). Realizací TT se prudce sníží operativnost při mimořádných událostech (sníh, havárie, výpadek napájení, porucha dopravního prostředku ap.). TT je podstatně citlivější na změnu podmínek, už jen proto, že jako oboustranně fungující smyčka TT bude sloužit až smyčka Červený vrch (s takovouto úpravou se ve smyčce Divoká Šárka nepočítá).
- Konstatování, že záměr bude hrazen z prostředků Evropských fondů považují za velmi slabý a nepřesvědčivý argument.

Tedy: Tato část dokumentace z hlediska vypovídací schopnosti nespĺňuje požadavky závěrů zjišťovacího řízení.

Pozitivem předložené dokumentace je poskytnutí základní informace o zvažovaných variantách tramvajové trati.

2.2 Požadavek ZŘ:

S ohledem na vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy a veřejnosti v souladu s § 7 odst. 5 zákona příslušný úřad navrhuje zpracovat varianty řešení záměru (režim automobilové dopravy v dotčeném území).

Posouzení splnění:

a) vedení TT

V rozsahu předložené dokumentace nedošlo ke změnám v návrhu záměru vlastní TT. Dokumentace byla doplněna o variantní návrhy z dříve zpracované dopravní studie, jejichž výsledkem je trasování v linii Evropská – Vlastina – Drnovská.

Není konkrétně řešeno, zda bude TT prodloužena a pokud ano, kam a kudy, s výjimkou konstatování toho, že pro prodloužení ke stanici rychlodráhy je v územním plánu dostatečná rezerva. O prodloužení k letišti dokumentace záměru předpokládá trasu k Terminálu 3 a uvádí využití prakticky pouze osobami v oblasti Letiště zaměstnanými, nepředpokládá dopravu cestujících z a na letiště.

Vzhledem k tomu, že je předložena pouze 1 varianta vedení TT, nebyla prověřována možnost nezachovat v ulici Vlastina mezi ulicemi Evropská a U silnice „komorní ráz“ a komunikaci zde rozšířit, byť na úkor jistého množství zeleně, a zachovat stávající dopravní režim pro automobilovou dopravu.

Návrh na opatření: posoudit a vyhodnotit i variantu zásahu v ulici Vlastina a jejího rozšíření v úseku mezi ulicemi Evropská a U silnice za cenu rekonstrukce aleje stromů.

b) související dopravní opatření

Na základě námitek a připomínek veřejnosti a požadavku orgánu veřejného zdraví byl do dokumentace doplněn nástin souvisejících dopravních opatření ve dvou variantách.

První varianta uvažuje dvě nové propojky mezi ulicí Evropská a ulicemi Radiová a U silnice a dále uzavření ulice Vlastina mezi ulicemi U silnice a Svatavina pro automobilovou dopravu.

Druhá varianta uvažuje jednu novou propojku mezi ulicí Evropská a U silnice a předpokládá ulici Vlastina uzavřenou pro automobilovou dopravu pouze ve směru do centra (k ulici Evropská).

Obě varianty jsou následně verbálně srovnány z hlediska dopadů dvou vlivů – znečištění ovzduší a vliv hluku. Jako vhodnější byla vybrána varianta první.

Není vyhodnocena např. vyšší spotřeba PHM (odjezdová a příjezdová trasa se prodlouží o cca 400 m), vliv nových semaforů na Evropské na změnu imisní situace i hlukové zátěže atd.

Za závažný nedostatek považuji naprosto nedostatečně provedené vyhodnocení variant.

Pouhá dvě kritéria – vliv na kvalitu ovzduší a vlivy hluku nepostihují skutečné dopady na území. Zcela jistě chybí např. posouzení dopadů na kvalitu bydlení, kvalitu dopravní obslužnosti, dopady na ŽP vyvolané následnými opatřeními ap.

Zcela zarážející je rozpor v tom, že záměr má zajistit udržení kvalitního prostředí pro bydlení a přitom umožní zvýšení dopravní zátěže v oblastech, které na to nebyly koncipovány a nejsou na to adaptovány.

V dokumentaci chybí popis metodiky vyhodnocení variant a hodnocení variant připomíná hodnocení, kdy je předem stanoven potřebný výsledek.

Návrh na opatření: doplnit a rozšířit hodnocení variant o kritéria, která jsou podstatná pro obyvatele dané oblasti (kvalita života ap.).

2.3 Požadavek ZŘ:

Je třeba při zpracování dokumentace zohlednit veškeré relevantní připomínky uplatněné v rámci zjišťovacího řízení. Příslušný úřad doporučuje, aby dokumentace obsahovala přehledné vypořádání všech obdržných vyjádření k oznámení.

Posouzení splnění:

Vypořádání připomínek k oznámení předloženému ve zjišťovacím řízení zahrnuje celkem 24 stran textu. Některé připomínky jsou vysvětleny, řada připomínek je odkázána na další stupně projektové dokumentace.

Chybí:

- Požadavek HS na vyhodnocení vlivu vibrací zejména na komunikaci Vlastina je odkázán na další stupně projektové dokumentace. Předložená dokumentace tedy neodpovídá požadavkům zákona 201/2001 Sb. v platném znění, neboť ten v povinném obsahu dokumentace předpokládá i sdělení informací o hluku **a vibracích** (příl. 4, část B, odst. III, bod 4). Přesunutí těchto informací do dalších, neveřejných částí řízení odporuje posláním zákona 100/2001 Sb. i požadavků EU na veřejnost projednávání vybraných záměrů.
Požadavek: doplnit stávající dokumentaci o hodnocení vlivu vibrací na objekty a osoby v dotčené lokalitě již v této fázi projednávání záměru.
- Jednokolejná trať údajně není realizovatelná kvůli požadavkům jakési ČSN. Ta není v dokumentaci nikde uvedena, jde tedy o neověřitelné tvrzení.
Požadavek: doplnit odkaz na konkrétní ČSN, která danou problematiku závazně řeší.
- Úbytek parkovacích míst je stále uváděn ve výši 84 míst, což neodpovídá skutečnosti.
Požadavek: upravit údaj dle skutečnosti.
- V hodnocení měření dopadů hluku zpracovatel konstatuje, že nebyla provedena měření hluku k ověření stávající akustické situace, které by zohlednilo celé území vč. sídliště Dědina. Zpracovatel konstatuje, že tato měření zajistí, pouze pokud si to vyžádá Hygienická stanice HMP. Jinak bude dál pracovat s modelem, bez dalšího ověřování.
Požadavek: zajistit měření, které zjistí skutečnou úroveň hlukové zátěže v celém dotčeném území.
- Řešit úbytek parkovacích míst zpracovatel dokumentace odmítá, neboť to není úkolem od investora, **úkolem navrženého záměru je napojit lokalitu městskou hromadnou dopravou.**
Požadavek: je-li skutečně záměrem napojení lokality městskou hromadnou dopravou, tedy od záměru ustoupit a odvolat ho, protože lokalita už na MHD napojena dostatečně je.
- Noční tramvajová linka má být v době od 24.00 do 04.00 hod. ukončena ve stanici Divoká Šárka (str. 9 dokumentace).
Požadavek: Vyřešit dopady na ŽP (hluk ap.) tak, aby mohly být TT provozována v průběhu celých 24 hodin, protože lze očekávat, že ve skutečnosti k tomu v budoucnu dojde po prodloužení k Terminálu 3 letiště. Tvrzení ve vypořádání připomínek že linka k tomuto terminálu nebude používána pasažéry je nedůvěryhodné a ekonomicky nesmyslné.
- Jedním z axiomů, ze kterých záměr vychází, je zachování oboustranné stromové aleje v ulici Vlastina a zachování „komorního“ rázu v úseku mezi Evropskou a U silnice.
Požadavek: přehodnotit zásah v uvedeném prostoru, alej omezit na jednostranné stromořadí nebo druhou řadu posunout, mírně zúžit chodník ap. Problém je v daném prostoru řešitelný.
- Zpracovatel uvádí, že navrhovaná dopravní opatření nebudou mít žádný významný vliv ve zvýšení dopravní zátěže v u oblasti bývalé cihelny (ul. U silnice, Pod Cihelnou ap.). To může být pravda, pokud nebude přímo propojena ulice U silnice s ulicí Brodeckou (vedle areálu Regata) – tím by se komunikace U silnice stala tranzitní mezi Evropskou a Vypichem a pokud nebude realizován projekt sídelního útvaru jižně od ul. Vlastina (tím by se stala spojovací komunikací pro dalších 10- 15 tis. obyvatel).

Požadavek: Provést vyhodnocení dopadů i pro výše uvažované změny (nový sídelní útvar, nové propojení Břevnovské radiály a Evropské).

- Zpracovatel uvádí, že záměr výstavby TT je koordinován se záměrem „Modernizace trati Praha – Kladno“, ale není řečeno, co to vlastně znamená.

Požadavek: obsahově upřesnit o co jde při koordinaci s výše uvedeným záměrem.

- Zpracovatel uvádí, že realizací záměru dojde převážně k poklesu zátěže, jak imisní, tak hlukové. Není přehledné znázornění toho, kde se stav zlepší, kde zhorší a kolik to kde zasáhne obyvatel.

Požadavek: doplnit netechnické shrnutí informací o záměru o prezentaci výše uvedených údajů.

Blok B: Shrnující analýza nedostatků:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřijatelné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro.

Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřijatelné, aby stávající projekt nezahmlel tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle něž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná

ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatka“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíjíme, že na tom samém studii místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálů, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí. V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu. A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Argument zkvalitnění místní dopravní obsluhy hromadnou dopravou vybudování TT Divoká Šárka - Dědinská – nesmyslný argument, pravděpodobně pramenící z neznalosti oblasti či nutnosti najít argumenty na ospravedlnění nákladů na stavbu

Argument zkvalitnění místní dopravní obsluhy hromadnou dopravou, protože tramvaj je rychlejší a spolehlivější než autobusy je naprosto zcestný – každý občan žijící v oblasti ví, že dostat se na metro A Dejvická (v budoucnu do stanice A Veleslavín) je mnohem rychlejší autobusem. Busem cestu např. Nová Šárka absolvujete za 10 minut, tramvaj cesta trvá přes 20 minut. Pokud je skutečným záměrem pomoci obyvatelům této části Prahy 6 (a nejenom jim) se zkvalitněním městské hromadné dopravy, tak se prosím zaměřte na připojení letiště na městskou dopravu. Současné řešení spojení letiště a centra města je naprosto nedostatečné a hloupě komplikované pro metropoli, která má ambice být turisticky atraktivní a vyhledávanou lokalitou.

Přechody v oblasti TT a silnice na Vlastině – nepřijatelné dopravně-bezpečnostní řešení

Přechody v ulici Vlastina jsou navrženy přes TT a silnici bez dělících ostrůvků, které údajně není možné z důvodu nedostatečného prostoru doplnit – toto je naprosto nepřijatelné řešení z hlediska bezpečnosti místních chodců, především tedy dětí – v oblasti je spádová základní škola (ZŠ Na Dědině) pro děti z širokého okolí Liboc, Ruzyně, Dědina (protože ZŠ Vlastina byla zrušena). Je nutné si také uvědomit, že v oblasti se pohybuje zvýšené množství nevidomých osob z místního Pobytového rehabilitačního a rekvalifikačního střediska pro nevidomé Dědina, o. p. s., proto je nutné přizpůsobit přechody také těmto osobám, přecházení bez dělícího ostrůvku přes silnici a TT a nedostatečné osvětlení přechodů je nutné změnit! Vypořádání připomínek na toto téma je ve studii plně rozporů – na jednu stranu je zde napsáno, že dělící pás nemůže být vytvořen z důvodu nedostatečného prostoru, na druhou stranu je zde argumentováno, že bezpečnosti chodců je v návrhu stavby věnována patřičná pozornost... viz str. 8 zmiňovaného dokumentu. V dokumentu je dále konstatováno, že navrhované řešení je z hlediska dopravy vyhovující. Ano, to možná je, ale obyvatelé této oblasti si zaslouží

nadstandardní řešení, nikoliv pouze vyhovující! Tato část je tedy nutná přepracovat a doplnit vzhledem ke zmiňovaným specifikům (děti, nevidomí) dané oblasti.

Cyklistické trasy – tato oblast je v dokumentu naprosto nedostatečně zpracovaná – vzhledem k tomu, že v oblasti ulic Vlastina a Drnovská vedou cyklistické trasy A16 a A34 požadujeme dokument v této oblasti přepracovat a doplnit konkrétními moderními opatřeními na ochranu bezpečnosti cyklistů a současně zajistit, že výše uvedené cyklistické trasy nebudou navrhovaným záměrem přerušeny.

Autobusové zastávky Ciolkovského a Sídliště Na Dědině umístěné v jízdnicích bez možnosti objetí přinese zdržení automobilů, častější rozjíždění, zvýšenou spotřebu paliva, zvýšený hluk a množství zplodin v ovzduší v důsledku častějšího zastavování a rozjíždění automobilů. Toto dopravní řešení je nutné změnit.

Plynulost dopravy na Evropské ulici v důsledku vybudování nových křižovatek a protnutí TT – domníváme se, že toto není v dokumentu dostatečně zpracováno. Další zhuštění dopravy na Evropské ulici přinese místním obyvatelům ještě další zhoršení životního prostředí a kvality života.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsme přesvědčeni, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Za občanské sdružení Spolek pro Divokou Šárku

Kateřina Giedraitis

Mgr. Kateřina Giedraitis
předsedkyně
Občanské sdružení Spolek pro Divokou Šárku
se sídlem Pod Cihelnou 646/4
161 00 Praha 6 – Liboc
Reg. MV dne 12. 9. 2013
Pod č. j. VS/1-1/94380113-R
IČO 02102579

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Mgr. Jana Vlachová, narozena [REDACTED]

OS dědina-Praha 6

Letecká 19/645

Praha 6, 161 00

IČ: 01553496

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 9.5.2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsme spolek, jehož hlavním posláním je ochrana přírody a krajiny, a zabýváme se ochranou životního prostředí v naší obci.

Dokumentace má následující nedostatky:

Zásadně nesouhlasíme s dalším zpracováním projektu v podobě, která by vedla k narušení současných podmínek individuální automobilové dopravy z hlediska zachování průjezdnosti páteřních komunikací v oblasti i z hlediska dopravy v klidu. Vypořádání dosud vznesených připomínek, týkajících se této problematiky, považujeme za naprosto nedostatečné.

Nadále trváme na nutnosti zachovat stávající stabilizovaný režim individuální automobilové dopravy v oblasti, kde ulice Vlastina, Evropská a Drnovská vytvářejí přirozený trojúhelník páteřních komunikací, přičemž Vlastina umožňuje kromě tranzitu také příjezd k navazujícím místním komunikacím, sloužícím k obsluze obytné zástavby uvnitř celého trojúhelníku. Přerušování této páteřní komunikace (byť i podle nově zmiňované varianty možná jen v jednom směru) by celý systém zásadně narušilo a způsobilo přesun tranzitní dopravy do přilehlých ulic obsluhujících obytnou

zástavbu. Plánované propojení těchto ulic do Evropské v kombinaci s uvažovanou masivní novou zástavbou jižně od Vlastiny a západně od Drnovské by podíl tranzitní dopravy uvnitř stávající dopravně zklidněné obytné zóny dále zvýšilo. Z toho důvodu považujeme za zcela nepřijatelné, aby plánované řešení tramvajové trati jakkoli omezilo obousměrnou průjezdnost Vlastiny ulice. Z téhož důvodu také zásadně nesouhlasíme s jakýmkoli propojováním ulic v obytné zóně s ulicí Evropskou. Co se týče dopravy v klidu, zásadně nesouhlasíme s pokračováním projektu tramvajové trati v podobě, která by vedla k úbytku parkovacích míst v oblasti, aniž by za zrušená parkovací místa byla předem zajištěna odpovídající náhrada. Argument, odkazující řešení problému vzniklého vybudováním tramvajové trati na jiný subjekt veřejné správy (MČ Praha 6), je zcela nepřijatelný. Z hlediska obyvatel oblasti Dědiny, které naše sdružení zastupuje, naprosto nezáleží na tom, v čí kompetenci řešení daného problému je. Projekt tramvajové trati musí být prostě buď upraven tak, aby omezení počtu parkovacích míst nevyvolal, nebo musí být jeho příprava do zajištění plnohodnotné kompenzace případně zrušených parkovacích míst pozastavena.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Mgr.Jana Vlachová

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc
sídlem Pod Cihelnou 646/4, 161 00 Praha 6 – Liboc
IČO 27085830
zapsáno Městským soudem v Praze, oddíl S, vložka 4205

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 7/5/2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsme právnická osoba – společenství vlastníků jednotek - sídlící na Praze 6.

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřijatelné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice Pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení

studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro.

Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřipustné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích. Obecně je neobhájitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle něž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatka“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty.

Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíňme, že na tom samém studii místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy

tisíců lidí. V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

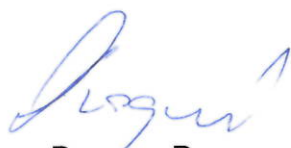
Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přesměřovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše).

Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

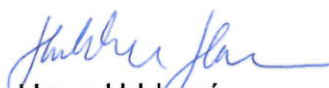
Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.



Ing. Dagmar Dragounová
Předseda výboru

Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc



Hana Hrbková
Místopředseda výboru

Společenství domu č.p. 646 Praha 6 – Liboc



Vyjádření k dokumentaci záměru procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská)

834253/13

Podatel:

Společenství pro dům č.p. 654, k.ú. Liboc
 Pod Cihelnou 654/2
 161 00 Praha 6
 IČO: 27235271
 Tel. 603402924, 731102211

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY	
Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29	
PID uvedený na samolepicím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne:	15 -05- 2014
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
701355/14	Počet příloh

Magistrát Hlavního města Prahy
 Odbor životního prostředí
 Mariánské náměstí 2, Praha 1

V Praze dne 7. 5. 2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsme Společenství vlastníků bytových jednotek na adrese Pod Cihelnou 654/2, Praha 6. Případná realizace záměru by měla vážný přímý negativní dopad na životní prostředí všech obyvatel našeho domu.

Dokumentace má následující nedostatky:

1) Úbytek parkovacích míst není řešen

Podklady se vůbec nezabývají řešením úbytku 130 parkovacích míst (t. cca 1/3 stávající kapacity) v oblasti sídliště Dědina. Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřípustné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

KD
 PD

Společenství pro dům č.p. 654, k.ú. Liboc

se sídlem Praha 6, Liboc, Pod Cihelnou 654/2, PSČ 161 00, IČ: 272 35 271,
zapsané v rejstříku SVJ, vedeném Městským soudem v Praze v oddíle S, vložce č. 5692

2) Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvajemi je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro. Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřijatelné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

3) Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle něž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatky“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíjíme, že na tom samém místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí. V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčína a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou

Společenství pro dům č.p. 654, k.ú. Liboc

se sídlem Praha 6, Liboc, Pod Cihelnou 654/2, PSČ 161 00, IČ: 272 35 271,
zapsané v rejstříku SVJ, vedeném Městským soudem v Praze v oddíle S, vložce č. 5692

moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

4) Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

5) Neprůjezdná Vlastina – rozpor s platným územním plánem

V části E. („Porovnání variant řešení záměru“) zpracovatel tvrdí, že: „*Posuzovaná varianta není v rozporu s platným územním plánem hl. m. Prahy*“ (str. 153). Dále se v části B.I.5.1. (str. 9) a v části G (str. 157) opakovaně uvádí, že předkládaný záměr je v souladu s platným územním plánem. Z důvodů dále uvedených je třeba konstatovat, že toto tvrzení je v přímém rozporu se skutečností:

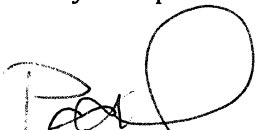
5a) Dle platného územního plánu hl. m. Prahy je ulice Vlastina vedena jako „dopravně významná komunikace“. Jedna z částí Záměru počítá s jejím zaslepením pro osobní nekolejovou dopravu. Tento zásah by její komunikační funkci vážně narušil a je tedy v přímém rozporu s územním plánem.

5b) Dále dle platného územního plánu hl. m. Prahy má oblast U Silnice mezi ulicemi Vlastina a Pod Cihelnou status „Čistě obytné území“. Do stejné kategorie spadá i navazující oblast ulice Navigátorů od křižovatky s ulicí Pod Cihelnou směrem k ulici Evropské. Součástí Záměru v navržené variantě je vybudování světelné křižovatky s napojením ulic Evropská - Navigátorů s plánovaným provozem 3400 až 4100 aut denně. Tato část Záměru není se statusem čistě obytného území slučitelná a tedy je opět v přímém rozporu s využitím území dle platného územního plánu.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsme přesvědčeni, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Za Výbor Společenství pro dům č.p. 654, k.ú. Liboc


.....
Ing. Tomáš Podivínský
předseda


.....
Ing. Přemysl Klas
člen

Novotný Tomáš (MHMP, OZP)

Od: Bostlovi [REDACTED]
Odesláno: 5. května 2014 10:18
Předmět: tramvaj Vlastina ul. Praha 6

Dobrý den,

žádám o zajištění **zrušení projektu a realizace plánované výstavby tramvajové trasy ve Vlastině ulici v Praze 6, Liboc, Ruzyně**, a to z těchto důvodů:

- Obyvatelé v uvedené ulici a přilehlém okolí trpěli několik desítek let hlukem provozu ve Vlastině ulici, která byla vydlážděna. Cca před 5 lety byla provedena rekonstrukce vozovky, a tím hluchnost výrazně snížena.
- V části Vlastiny ulice od Evropské až k sídlišti Dědina jsou obytné domy v těsné blízkosti vozovky a provoz tramvaje by hluchností znemožnil pokojné bydlení občanů tam bydlících i občanů bydlících v jejím blízkém okolí.
- Úprava projektu na jednosměrný provoz automobilové dopravy z Evropské do ul. Vlastina by připravila občany o možnost dostat se autem přímo do Evropské. Dnes je možnost autem projet jak na Evropskou, tak bez problémů se dostat na Vypich, Bílou Horu a dále. V případě úpravy na jednosměrný provoz bychom museli objíždět buď až na plánovanou křižovatku v ul. Navigátorů, nebo dojet do ul. Drnovské a objíždět část Ruzyně, abychom se dostali na směr do centra.
- Vozovky, které by byly automobilisty po realizaci mnohonásobně využívány, jsou dnes ve velmi špatném stavu. (Rovněž chodníky jsou v dezolátním stavu.)
- V dlouhodobém plánu je uvažováno s prodloužením tramvaje na letiště, ale dle informace ministra životního prostředí bude realizována na letiště rychlodráha. V tom případě je tramvajová doprava zbytečná.

Na plánu uvažované realizace tramvajové trasy vypadá situace docela dobře, ale nejsou v něm uvažováni občané! Plány zpracované "u stolu" nemohou zohlednit dopady na obyvatele. Je nutné důkladně provést místní šetření, a to zejména večer, kdy obyvatele parkují automobily. Je parkováno ve Vlastině ulici (v úseku křižovatky s Evropskou po křižovatku s Hostouňskou), na sídlišti Dědina jsou parkovací místa plně obsazena, rovněž v ulici U Silnice se hustě parkuje v úseku křižovatek Vlastina a Radčína, a ráno a odpoledne se u školy parkuje někdy v obou směrech. Náhradní parkovací místa projekt neřeší. Rovněž nejsou řešeny trasy autobusové dopravy.

Současná dopravní obsluha z letiště i ze sídliště Dědina je naprosto vyhovující. Díky autobusům se občané snadno dopraví jak k tramvaji, k metru na Dejvickou, tak na Bílou Horu, do nemocnice Motol a do Nových Butovic, do "staré" Ruzyně, atd. Problém je pouze s dopravou na Evropské ul. autobusovou linkou 119. Tyto autobusy bývají velmi často přeplněné cestujícími z letiště i na letiště.

Doufám, že pochopíte námítky a zasadíte se o zachování relativního klidu a uspokojivého životního prostředí v uvedené oblasti.

Zdeňka Bostlová

Novotný Tomáš (MHMP, OZP)

Od: Nicole Bulantová [REDACTED]
Odesláno: 30. dubna 2014 12:22
Komu: SEK OZP MHMP
Kopie: Posta1
Předmět: Tramvajova trat na Dedinu

Dobry den,

v rijnu lonskeho roku jsem s manzelem zakoupili byt v ulici [REDACTED]. Mame dve male deti, syn je alergik. Jake bylo me rozcarovani, kdyz jsem zjistila, ze dle zmeny uzemniho planu nam ma pod okny vzniknout provoz stejny jako primo na Evropske ulici.

Jak to, ze se OZP neozve a nebrani zdroj pitne vody, ktereho se zmena primo tyka ??? To si v dnesni dobe muzeme dovolit jen tak riskovat kontaminaci popilkem, oleji apod. ?

Namahal se nekdo z OZP vubec zjistit jaky zdravotni dopad bude mit zvyseni provozu, tedy zejména hluku a smogu, pro obcany bydlici v bezprostredni blizkosti ?

Jak to ze nebranite ani tu trochu zelene, ktera v ulicich, kterych se zmena tyka, jeste zbyla a zakonite s rustem provozu vezme za sve ? Zejmena i tim, ze bude treba upravit parkovaci mista, ktera timto novym "vylepsenim pro obcany" na jedne strane zaniknou a tudiz bude treba najit jina.

Rada bych na tyto otazky znala odpoved ?

Nicole Bulantova

[REDACTED]

[REDACTED]

=

Novotný Tomáš (MHMP, OZP)

Od: Marketa CORDIER-BRINZEU [REDACTED]
Odesláno: 7. května 2014 17:25
Předmět: Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Podatel:
Markéta Cordier-Brinzeu
[REDACTED]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 7.5.14

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6.

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6. Je nepřípustné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další

komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro.

Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel. Je tedy zcela nepřipustné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle nějž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatka“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Host'ounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíňme, že na tom samém studii místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí. V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu. A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit. Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčená, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Markéta Cordier-
Brinzeu

834 253/13



Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Ing.Karel Dědina, nar. [redacted]
[redacted]

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY	
Hlavní podatelna - Nová radnice 1	
Hlavní č.j. uvedené na samolepicím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne: - 9 -05- 2014	
673419/14	
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
J. Uhlířová	Počet příloh

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 7.5.2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem majitel bytu v Praze 6.

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelíží i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřijatelné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Čihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro. Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřijatelné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhájitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Ze v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle nějž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatky“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hošounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíňme, že na tom samém studii místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí.

V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.



Ing Karel Dědina

834253/13



MHMPP06CT2C8

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:
Stanislava Dědinová, nar. [redacted]
[redacted]

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY	
Hlavní podatelna - Nová radnice 1	
Hlavní č.j. uvedené na samolepicím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne: - 9 -05- 2014	
673412/14 Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
J. Uhlířová	Počet příloh

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 7.5.2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem majitelkou bytu v Praze 6.

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřipustné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro. Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřipustné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajtelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Ze v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle nějž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatka“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíňme, že na tom samém studii místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí.

V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přesměřovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Stanislava Dědinová



Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Ing. Dagmar Dragounová, nar. [REDACTED]
Bytem [REDACTED]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 7/5/2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6.

Dokumentace má následující nedostatky:

- 1 – úbytek parkovacích míst
 - plánované zrušení cca 130 parkovacích míst
- 2 – zhoršení životního prostředí, absence komplexního pohledu na oblast
 - plánované vybudování nového „superměsta“ pro 10-15 tisíc obyvatel, projekt obrovského nákupního centra, v přípravě je vybudování rychlodráhy na Kladno a letiště, a nadále platí, že do oblasti má být zavedeno metro
- 3 – chybějící řešení tranzitní dopravy
 - vytvořením nové křižovatky Evropská – Navigátorů začnou přilehlými uličkami rezidenční čtvrti proudit stovky aut
- 4 – nezodpovězené otázky zdůvodňující zneprůjezdění ulice Vlastina
 - dokumentace opomíjí připomínky občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti. Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině?

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.



Ing. Dagmar Dragounová

234 253/13



MHMPP076HUM1

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Ing. Aleš Dryák, [REDACTED]

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY
Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29

PID uvedený na samolepícím štítku pod čárovým kódem

DOŠLO dne: 13 -05- 2014

Identifikační údaje zpracovatele Počet listů

686409/14 Počet příloh

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 8.května 2014

Vyjádření k oznámení dokumentace záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6.

Dokumentace má dle mého názoru následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal významný úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6). Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřijatelné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně významně zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek parkovacích míst měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledajících parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit i jiným oblastem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na novou obytnou čtvrť pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky aut. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro. Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřípustné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy bude sloužit mnohem většímu počtu obyvatel. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná formálně je pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah i tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle něž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatka“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíňme, že na tom samém studii místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí. V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ nedostatky odhalit, vtírá se ovšem

otázka, zda podobně nepřesně nejsou zpracovány i odbornější části, kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existující nové obytné čtvrti).

Studie ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčína a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdná ulice Vlastina – zcela chybí zdůvodnění

Dokumentace též naprosto opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z větší části z nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit. Ani není zvažována možnost alej omezit na jednostranné stromořadí nebo druhou řadu posunout, mírně zúžit chodník ap. Nelze než podotknout, že situace v ulicích Navigátorů, U silnice a Pod Cihelnou, kam má být zcela (či částečně) přesměrován automobilový provoz z ul. Vlastina, rozhodně neumožňuje vysázení jakékoliv aleje.

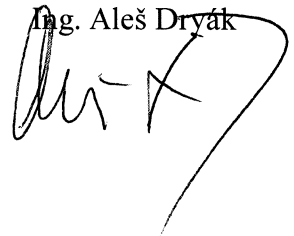
Rovněž neřeší změnu infrastruktury z pohledu chodců a jejich bezpečnosti (především obavy o bezpečnost chodců, zvláště pak dětí mířících do ZŠ Dědina, v okolí nové křižovatky s ul. Evropská). Již současný stav křižovatky ulic Nová Šárka, Navigátorů a Pod Cihelnou (používané rovněž pro přístup k zastávce MHD Nová Šárka a lesoparku Divoká Šárka) je nevyhovující – umístění chodníků nereflektuje novější výstavbu v ul. Pod Cihelnou (domy čp 4 a 6) - viz přechod od čp. 6 směrem k ul. Divoká Šárka, který míří na chodník, jenž v podstatě nikam nevede. Tento stav považuji za nebezpečný pro chodce i nyní, jakýkoliv nárůst automobilové dopravy rizika ještě navýší.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn skutečně přesvědčivými argumenty.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčen, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr v současné podobě realizovat.

Ing. Aleš Dryák



Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA

(Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Petr Dyrč, nar. [REDACTED]

bytem [REDACTED]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 9. 5. 2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“

Dne 9. 4. 2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

N E S O U H L A S N É V Y J Á D Ř E N Í .

V dokumentaci shledávám následující nedostatky:

Není řešen úbytek parkovacích míst na sídlišti Dědina

Na sídlišti Dědina v celém širokém okolí, tedy i v místě, kde trvale bydlím, již nyní takřka není kde zaparkovat. Další nárůst tohoto problému se dá očekávat po otevření nového úseku metra A, kdy se dozajista zvýší i v našem okolí parkování lidí dojíždějící do Prahy za prací ze severozápadního směru vozem v důsledku přiblížení stanic metra A na Veveřské a na Petřínách (místo toho už dávno mělo stát velké P+R na Dlouhé míli!)

Neustálé kroužení nezaparkovaných vozů a hledání nového parkovacího místa zásadním způsobem mění podmínky ve vztahu k životnímu prostředí – exhalace, hluk, zvýšení provozu atd.

Ulice pod Cihelnou a další komunikace by po realizování navrhovaného záměru zcela ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut neustále pátrajících po volných místech.

Relativizuje se zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvajová trať pravděpodobně sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud. Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové „superměsto“ pro 10–15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají se tam už dávno počítá.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt nového nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro.

Jinými slovy: naše čtvrť přestane patřit jejím obyvatelům, ale bude v rukou stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřipustné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích. Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena logicky

Vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. V okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi ulicemi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle něž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by sice hrozba dvousměrného tranzitu částečně odpadla, přesto i tato varianta má zásadní vliv na zhoršení životního prostředí v oblasti. I kdyby křižovatka existovala pouze s možností odbočení doprava na Evropskou ve směru do centra, znamenalo by to, že veškerá doprava z Dědiny do centra (a v budoucnosti pravděpodobně s ohromným navýšením provozu v souvislosti s novou výstavbou) by místo přirozené a mnohem širší komunikace Vlastina, které je navíc při napojení na Evropskou vodorovná, využívala úzkou komunikaci Navigátorů, která je směrem k Evropské vedena do kopce. Zničení oblasti kolonou aut stojících na semaforu a rozjíždějících se do kopce je více než zjevná.

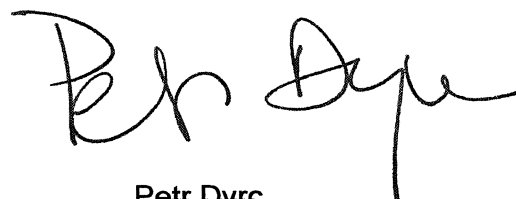
Nelogicky se zneprůjezdňuje přirozená lokální dopravní tepna – ulice Vlastina

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95% ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Ulice Vlastina je logickou dopravní tepnou, ať už tradičně, polohou, směřováním i dispozicemi a je nelogické, neekonomické a neekologické dopravu z ní odklánět jinam.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized cursive letters that appear to read 'Petr Dyrč'.

Petr Dyrč

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Rudolf Helebrant, nar. [REDAKCE]

adresa : [REDAKCE]
[REDAKCE]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 6.5.2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem vlastník bytu v ulici [REDAKCE]

Dokumentace má následující nedostatky:

- 1 neřeší úbytek parkovacích míst, způsobený navrhovanými dopravními opatřeními
- 2 dokumentace dostatečně nezdůvodňuje potřebu navrhovaných změn
- 3 z dokumentace není zřejmý žádný přínos pro obyvatele ulic, které budou čelit zvýšenému dopravnímu zatížení
4. dokumentace se nezabývá dopady změn na životní prostředí nebere v potaz navýšení hladiny zvuku.
5. dokumentace nebere v úvahu další rozvoj dané oblasti

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

834 253/13



Podávající:

Pavel Hollmann
trvalé bydliště

Adresát:

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29	
PID uvedený na samolepicím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne:	12 -05- 2014
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
674086/14	Počet příloh

Praha, 5.května 2014

**Vyjádření k oznámení a dokumentaci záměru
„Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“**

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „EIA“).

Podávám tímto, v zákonné lhůtě, k oznámení záměru a k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „Záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Záměr má následující nedostatky:

Chybí komplexní vlivu na danou oblast, včetně vlivu na životního prostředí

- Praha 6 představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na novou lokalitu pro 10-15 000 lidí. Z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že je počítáno s prodloužením tramvajové trasy do konce ulice Vlastina (směrem od centra).
- Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky vozidel.
- Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – u železniční trati za Drnovskou (Ruzyně II).
- Byl představen Záměr „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“.

Z výše uvedeného vyplývá, že zákonitě dojde k podstatné změně podmínek (počet obyvatel, počet návštěvníků, nový typ dopravy, počet dopravních prostředků projíždějících či vjíždějících do lokality – včetně nákladních aut, zhoršení kvality ovzduší, zvýšení hlučnosti atd.).

Je tedy zcela nepřijatelné, aby uvedený Záměr nezahrnul to úvahy všechny uvedené záležitosti. Je nepřijatelné tvrzení, že Záměr řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Z hlediska posouzení vlivů na danou lokalitu je naprosto nezbytné zahrnout do úvah všechny výše uvedené faktory vyplývající z projektovaných (plánovaných) změn.

Otázka změny podmínek dopravy není řádně analyzována a vede tudíž k nesprávným záměrům

Záměr řeší dopravní otázku ve dvou variantách.

Se stanoviskem, nevhodnost vybudování plnohodnotné (obousměrné) křižovatky Evropská – Navigátorů, lze souhlasit. Vybudování plnohodnotné (obousměrné) křižovatky Evropská – Navigátorů je zcela nevhodné. Jednak by mohlo dojít k otevření transnitní dopravy na a z letiště přes Liboc, kde jsou již teď kapacitní problémy s průjezdností trasy Litovická - Libocká, ke snížení kapacity již teď přetížené Evropské, prudký nárůst dopravy v místech, kde vzhledem k charakteru komunikací (úzké silnice, četné ostré zatáčky, prudké stoupání / klesání) toto povede k výrazně vyššímu zhoršení ovzduší a zvýšení hlučnosti, než by tomu bylo v případě, že komunikace by měly dostatečnou průjezdnost a profilem ztížené podmínky, ke zvýšení doby průjezdu a délky kolon vozidel, které se již dnes běžně v pracovních dnech v uvedeném úseku tvoří.

Alternativní návrh obsažený v Záměru má však rovněž několik vad, které vedou k závěru, že vytvoření nekompletní křižovatky Evropská – Navigátorů, jen sjezd Liboc, je zcela nevhodné. Výše uvedené argumenty platí především pro směr z křižovatky Evropská – Navigátorů do ulic Litovická, Libocká; a tudíž plně platí i proti navrhované alternativě vybudování omezené (jednosměrné) křižovatky Evropská – Navigátorů, jen sjezd Liboc.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela námitku, že je nevhodné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých uliček lokality a zcela nevhodně změnit dopravní poměry v oblasti k horšímu (plus navýšení vjezdem z nové křižovatky na Evropské. Zneprůjezdnění ulice Vlastina, či jednosměrný provoz v určitém úseku považují minimálně z výše uvedených důvodů za nevhodně.

Úbytek parkovacích míst není řešen

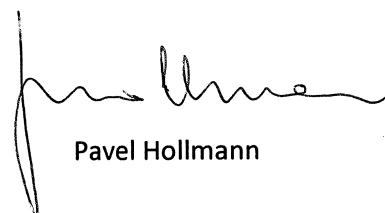
Záměr konstatuje, že by se ztratilo cca 130 parkovacích míst, aniž je tento problém řešen. Chybějící řešení, či analýza posouzení dopadů chybí. Proto i v této části, z uvedených důvodů, považují Záměr za nevhodný a nesouhlasím s ním.

Nepravdivá tvrzení obsažená v Záměru, jednostrannost Záměru

Záměr na mnoha místech uvádí, že bude zachován současný „poklidný“ charakter lokality apod. Z výše uvedeného jasně vyplývá, že tak tomu nemůže ani logicky být. Je proto nezbytné odstranit ze Záměru tato a podobná nepravdivá tvrzení. I proto nelze se Záměrem souhlasit. Dopady uvedené v záměru by měly rovněž popsat negativní vlivy na lokalitu. To v Záměru chybí.

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům Záměru jsem přesvědčen, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

S pozdravem



Pavel Hollmann

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Ing. Milan Hůle

Datum narození: [REDACTED]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 7.5.2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6.

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6). Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřijatelné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny, takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý, klidný a bezpečný charakter a staly by se odstavňými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech. Tyto komunikace nejsou na takový nárůst dopravy konstruovány a občané

žijící v těchto ulicích by denně čelili problémům přeplněných ulic, které se tak potenciálně stanou výrazným bezpečnostním rizikem zejména pro děti navštěvující ZŠ Dědina.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro.

Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřijatelné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhájitelné, aby projekt tramvaje naprosto ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle nějž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatky“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostouňská a Nová Šárka. S takovým argumentem nelze souhlasit a je zcela alibistický.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomeňme, že na tom samém místě studie tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá. Shrnutí: autor studie se dostatečným způsobem nevypořádal s analýzou současného stavu

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů, ovlivněny (a často výrazně zhoršeny) životní podmínky tisíců lidí a nevratným způsobem zničen „komorní ráz čtvrti“. V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ tento nedostatek odbornosti odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, u kterých laik nepozná, že

autor se ani neobtěžoval podívat se na mapu a rozsahu projektu odpovídajícím způsobem se seznámit s podmínkami a prostředím.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza všech dopadů na předmětné oblasti.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též nepřijatelným způsobem ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět, protože mimo jiné tyto ulice nejsou konstruovány na rozsáhlou obousměrnou dopravu.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je více než podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, jak je uvedeno výše. Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.


Milan Hůle

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Barbora Humeni, [REDACTED]
[REDACTED]

Koresp. adresa: [REDACTED]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 6.5.2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6.

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelívají i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřijatelné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přílehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro. Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřijatelné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle nějž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatky“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíňme, že na tom samém místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí.

V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Barbora Humeni

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Petr Jareš, [REDACTED]
[REDACTED]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 6.5.2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6.

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřipustné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro. Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřijatelné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhájitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle nějž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatky“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíjíme, že na tom samém místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí.

V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Petr Jareš



Magistrát hl.m.Prahy
Odbor životního prostředí
Oddělení posuzování vlivů na ŽP
Ing. Tomáš Novotný

Věc: EIA PHA 876 – Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská – vyjádření k dokumentaci EIA

Praha, 22.4.2014

Vážený pane inženýre,

ke zveřejněné dokumentaci záměru Divoká Šárka - Dědinská mám tyto připomínky:

1. Uspořádání zastávek Ciolkovského a Sídliště Na Dědině

Podle nákresů i textu v části B.II.6.2. na straně 64 se počítá u autobusových zastávek Ciolkovského a Sídliště Na Dědině se zastavováním autobusů v jediném jízdním pruhu.

To by přineslo tyto důsledky:

- nadbytečné zastavování a rozjíždění dalších motorových vozidel s odpovídajícím zvýšením hluku a emisí
- zdržení ostatních účastníků silničního provozu
- omezení možnosti řidičů autobusů čekat na odjezd dle jízdního řádu
- v případě čekání na odjezd vytrubování řidiči čekajících vozidel (které je sice protiprávní, ale zkušenost ukazuje, že běžné)

Za rozumnější považuji zřízení sdružených zastávek pro tramvaje a autobusy, které je ale těžko slučitelné se zamýšleným nevhodným zkrácením nástupišť na 35 metrů. Požadují tedy zastávky ve standardní délce a sdružené pro tramvaje i autobusy, což i usnadní přestup a umožní čekat i na autobus pod přístřeškem (popř. si vyžadá výstavbu méně přístřešků k pokrytí potřeb).

2. Uzel Divoká Šárka

V reakci na připomínku ze zjišťovacího řízení se v úvodu dokumentace na straně 22 uvádí, že rozmístění zastávek je znázorněno v příloze situace. V příloze vidím naznačeny některé zastávky, ale bez popisu, pro které linky či skupiny linek je která určena. Naopak přes ujištění, že přestup na příměstské linky bude možný v zastávce Divoká Šárka, v textu na straně 64 se uvádí přemístění nástupních zastávek ke hřbitovu (tím se oproti současnosti podstatně zvětší přestupní vzdálenost, což je ale stále podstatně přijatelnější než zrušení možnosti přestupu) a směrem do centra se uvádí úplné zrušení zastávky dálkových linek. V rozporu s bodem II.6 snad stále platné dopravní politiky města by tak nebyla v potenciálně vhodném přestupním uzlu zajištěna vazba všech meziměstských linek na tangenciální linky MHD, prakticky by to znamenalo citelné zhoršení spojení z mimopražských oblastí do významné části západu Prahy. Nezbyvá, než abych ve zpravené podobě opakoval svůj požadavek ze zjišťovacího řízení, aby řešení zastávek v Divoké Šárce umožnilo i přestup z autobusových linek ze směrů Kladno, Slaný, Louny, Most a Chomutov na MHD zejména ve směru do staré Ruzyně a Řep, ale i na zastávkové linky MHD dále do centra a na Petřiny, i v opačném směru. Požadavek zahrnuje dostatečnou kapacitu zastávek tak, aby zde mohly stavět i ty linky, jejichž dopravcům je to nyní z kapacitních důvodů odmítáno.

3. Protihluková opatření

Pokud jde o hluk, kromě antivibračních rohoží, tlumicích bokovnic a bezžlábkových kolejnic upevněných pružnými svěrkami by místo omezení rychlosti byla na místě spíše další reálná protihluková opatření. Požaduji tedy neomezovat rychlost a nahradit je skutečnými protihlukovými opatřeními.

4. Zavlečení ruchu do klidných ulic

Přes slovní ujištění mě obsah dokumentace nepřesvědčuje, že bylo vyhověno oprávněným požadavkům obyvatel namítajících proti zavlečení hustého silničního provozu do dosud klidných vedlejších ulic (U Silnice, Litovická, Pod Cihelnou, Navigátorů). Očekávám, že se k této otázce vyjádří detailně přímo dotčení obyvatelé, jejichž námitky na obecné úrovni podporuji.

Shrnutí

Ačkoli považuji za prospěšné a žádoucí prodloužení tramvajové trati přes sídliště Na Dědině, řešení popsané v dokumentaci EIA podle mého názoru neřeší uspokojivě zatížení vedlejších ulic dramatickým zvýšením provozu motorových vozidel, nadto vinou nevhodného řešení zastávek převažují oproti současnému stavu zhoršení dopravy nad přínosy nové trati. Bez úpravy zastávek dle bodů 1 a 2 by podle mého názoru bylo přijatelnější záměr nerealizovat.

S pozdravem

Josef Jůza

████████████████████
████████████████████

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Ing. Pavel KOT, [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 5. května 2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení. § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6.

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřijatelné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro.

Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřijatelné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle něž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatky“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíňme, že na tom samém studii místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí.

V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdna Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Ing. Pavel Kot

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

jméno, datum narození: Ing. Zdeněk Kubík [REDACTED]

adresa: [REDACTED]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 3. 5. 2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem vlastník nemovitosti na uvedené adrese: [REDACTED].

Dokumentace má následující nedostatky:

Vážení, hledal jsem Vyjádření Městské části Praha 6 k uvedené dokumentaci. Našel jsem však pouze (viz příloha dopisu Mgr. Jana Záruby) toto:

Předložená dokumentace zpracovává námi preferovanou variantu prodloužení tramvajové trati ze stávajícího obratiště Divoká Šárka - Dědina – Staré letiště Ruzyně (Terminál 3) s cílem zajištění dopravní obsluhy stávající i plánované obytné zástavby, občanské a veřejné vybavenosti. Řešení bylo projednáváno ve variantách a konfrontováno s územním plánem a se známými záměry v předmětné lokalitě.

Z uvedeného vyplývá, že posuzována byla dokumentace TT končící ve stanici Staré letiště (Terminál 3). Nebo snad první etapa této akce? Pokud se ve stanovisku P6 píše o „velkém přínosu“ pro životní prostředí, tak skutečnost je jiná.

1) **Hluk.** Studie je dle mého názoru v tomto ohledu naprosto nedostatečná.
a) Již nyní není na sídlišti Dědina jednoduché parkovat. Zrušení 130 parkovacích míst bude mít za následek, že 130 aut místo rychlého zaparkování bude objíždět Dědinu, Liboc a Ruzyni a hledat parkovací místa. Najezdí tedy o mnoho více km a způsobí o mnoho více hluku a exhalací. Studie s tím vůbec neuvažuje, předpokládá, že hluk zůstane stejný. Tedy přesněji, podklady z kterých se vycházelo jsou prý

stejně. Je zřejmé, že stavba rušící 130 parkovacích míst by se nikdy neměla realizovat již z principiálních důvodů. (*Úsměvné je, že ČSSD Prahy 6 má ve volebním programu 2010 zvyšování počtu parkovacích míst*).

Důrazně doporučuji aby se udělal okamžitý SKUTEČNÝ TEST dopadu zrušení parkovacích míst a stavu který to na Dědině vytvoří. Ne tedy pustá teorie (papír snese vše), ale skutečné, pravdivé měření. Nejlépe uprostřed června nebo září ale ne o prázdninách, kdy tady je méně aut. To znamená, uzavřít v červnu nebo září nejméně na jeden týden 130 příslušných parkovacích míst a sledovat skutečnou změnu parkování řidičů, zbytečně najeté km automobilů, hluk v ulicích, možnosti parkování atd. Máme zde úžasnou možnost potvrdit praxí studii, že se Na Dědině vlastně nic nezmění. Doporučuji také provést pohovory se spokojenými řidiči.

b) Tranzitní doprava vedená přes Dědinu výrazně zvýší hladinu hluku. Místo relativně odkloněné ulice Drnovská ji zavede do středu Dědiny. Mohu zde připomenout, ŽE INTENZITA HLUKU SE MĚNÍ SE ČTVERCEM VZDÁLENOSTI (zjednodušeně). Návrh přesouvá dopravu z ulice Drnovská (zaříznuté do terénu) přímo do ulic Vlastina, Navigátorů, Dědinská atd. Hluk tranzitních aut se zvýší mnohonásobně i když podle studie nikoliv. I zde máme úžasnou možnost ověřit studii praxí. Změříme intenzitu hluku auta na trase Drnovská – Evropská a potom Vlastina – Evropská. Měřící bod bude příkladně Delta. Dle „Studie Oznamení“ bude intenzita hluku stejná.

c) Zpracovatel není schopen vysvětlit, jak je započítán velmi významný liniový hluk z Pražského okruhu který je významným zdrojem hluku 24 hod. denně. Prý to ví zpracovatel „podkladů“.

d) Výstavba nové dráhy 24L na letišti Praha Ruzyně. Na letišti Václava Havla se připravuje stavba nové dráhy 24 Levá, právě ve stejný čas, jako stavba této tramvajové dráhy. Dojde v významném přiblížení hluku z letového provozu k Dědině. A opět, INTENZITA HLUKU SE MĚNÍ SE ČTVERCEM VZDÁLENOSTI, bude tedy stoupat letištní (liniový) hluk Na Dědině. Studie s tím opět vůbec neuvažuje. (Ano vím, je to výpočet dle jiné legislativy).

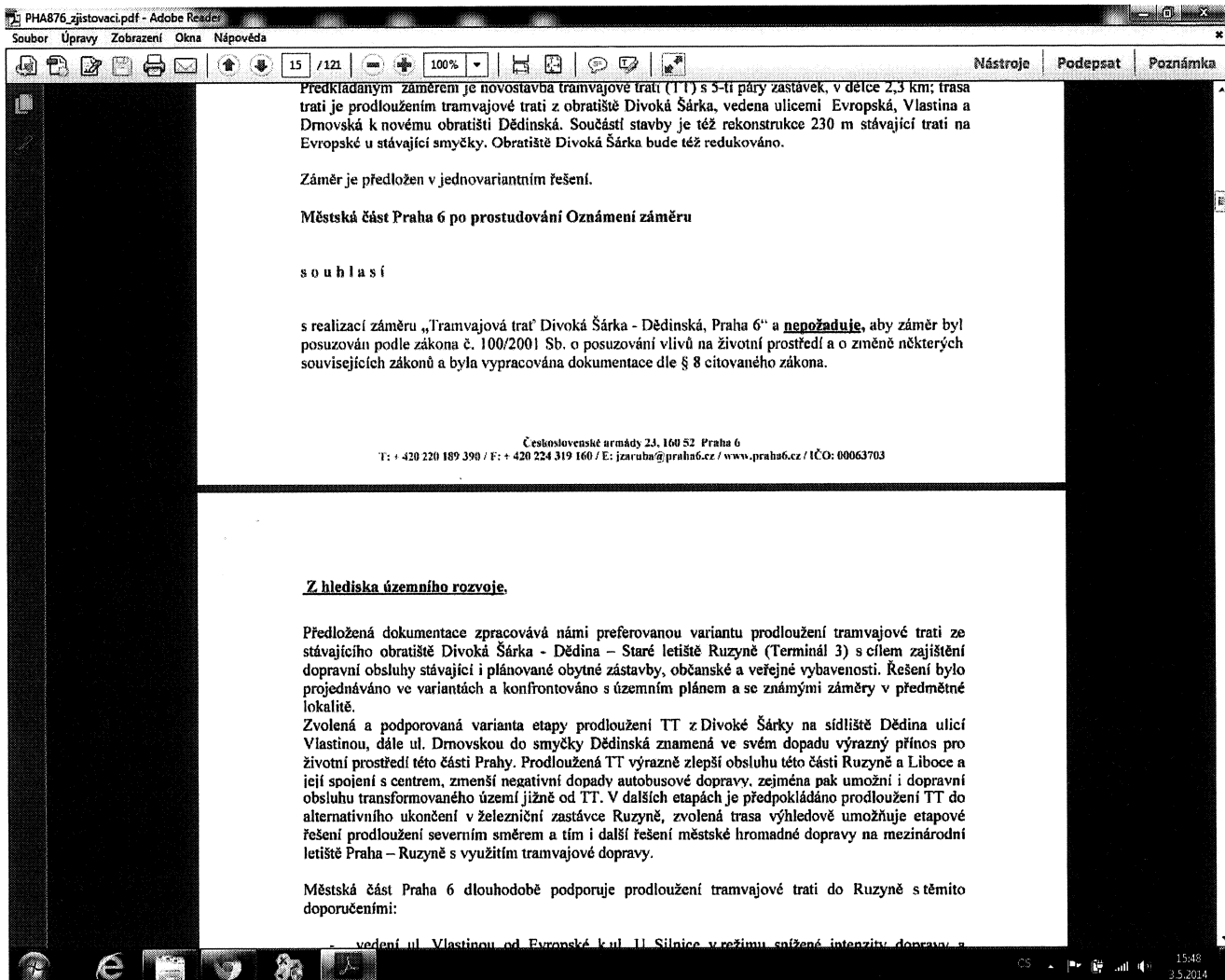
e) Hluk letadel odlétajících z dráhy 12 v Ruzyni, tedy přímo na OBI Ruzyně. O hluku ani zmínka.

f) V průběhu posuzování došlo k zásadní změně plánované environmentální situace na sídlišti Dědina. Zastupitelstvo P6 patrně schválí výstavbu obřího nákupního centra o zastavěné ploše 17 770 m² a o 340 parkovacích místech v přímém sousedství posuzované oblasti. S tím však posuzovatel(lé) nepočítal(li). Viz strana 4. Je tedy klidně možné, že nákupní centrum bude postaveno dříve než uvedená TT, nebo současně.

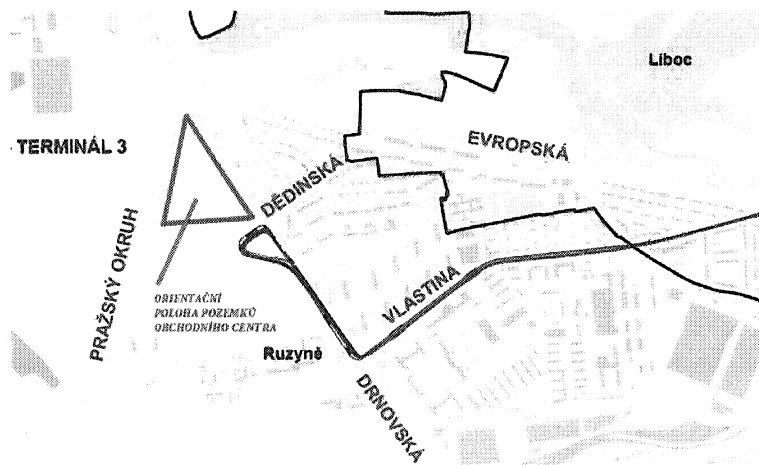
g) Nikde jsem nenašel výpočet synergie intenzity hluků, tedy jejich společné působení. Situaci, kdy výsledný účinek současně působících hlukových složek je větší než souhrn účinků jednotlivých složek. Víím, že se postupuje podle různých legislativ a je to složité, ale Na Dědině žije tisíce lidí. Tito lidé si to jistě zaslouží.

Pokud máme peníze na Key Investments, musíme mít i na kvalitní posudky.

(Nápad s placeným parkovištěm je již zcela mimo realitu.)



Vyplývá to ze zápisu z běžnového zasedání Komise územního rozvoje MČ Prahy 6 zveřejněném na webu Prahy 6 (Link na oficiální web radnice zde, celý dokument v PDF je zde a pasáž o centru najdete níže na stránce)



Popisek: Přibližné území, na němž by vzniklo nové občodní centrum (modrý trojúhelník). Zákres: Liboc.info, podklad: Projekt rozšíření tramvajové trati (červená čára) Zdroj: MČ Prahy 6, MHMP

Zde je zápis:

3.4.k.ú. Ruzyně - Záměr realizace „Obchodní centrum Ruzyně“ při ulici Drnovská (mezi komunikací R1 – Pražský okruh a ulicí Drnovskou)

Záměrem investora je investiční záměr na pozemcích parc.č. 2754/35; 2754/37; 2754/39; 2754/40; 2754/42; 2754/44; 2754/46; 2754/50; 2754/63; 2754/144; 2218/1; 2218/5; 2218/10; 2218/15; 2756/1; 2756/12, výstavby Obchodního centra. Předložená studie je zpracována v úrovni zastavovacího plánu, jehož cílem je ověřit vhodnost pozemků pro uvažovanou zástavbu z hlediska provozních a plošných požadavků Obchodního centra, napojení na okolní dopravní infrastrukturu, inženýrské sítě a prověření vazeb na požadavky a regulativy ÚP. Pozemek je trojúhelníkového tvaru, je ohraničen ze SV strany ulicí Drnovská, za ulicí Drnovská a Pilotů se nachází stávající zástavba rodinných domů (vzdálenost min. 125 m). Ze západní a SZ strany je ohraničen čtyřproudou komunikací R1 - Pražský okruh a na jižní straně pokračují volné zemědělské pozemky.

*Dle platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl.m. Prahy č. 10/05 ze dne 9.9.1999, který nabyl účinnosti dne 1.1.2000, včetně schválených a platných změn i změny Z 1000/00 vydané Usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 30/86 dne 22.10.2009 formou Opatření obecné povahy č.6/2009 s účinností od 12.11.2009, se předmětný záměr nachází v zastavitelném území v ploše s funkčním využitím SV – všeobecně smíšené – se stanoveným kódem míry využití území „F“
Území SV - všeobecně smíšené – je území sloužící pro umístění polyfunkčních staveb nebo kombinací monofunkčních staveb pro bydlení, obchod, administrativu, kulturu, veřejné vybavení, sport a služby všeho druhu, kde žádná z funkcí nepřesáhne 60 % celkové kapacity území vymezeného danou funkcí. S ohledem na tuto skutečnost a s ohledem na předpokládanou prodejní plochu větší než 5.000 m² je nutné záměr posuzovat jako výjimečně přípustný.*

Navržená výstavba má charakter obchodního zařízení pro prodej a služby v oblasti nepotravinářského zboží. Z hlediska architektonicko-stavebního je navržena jako kompaktní sestava halových objektů s členěním objemů dle provozních vazeb a charakteru jednotlivých prodejních a skladovacích center a také dle tvaru pozemku včetně jeho vazeb na širší územní podmínky, tj. dopravní napojení, parkování, okolní zástavbu apod. Plocha řešeného území (pozemku invest.) 43 243 m², zastavěná plocha (objektem) 17 770 m², z toho prodejní plocha 14.010 m². Odstav vozidel je uvažován v počtu 340 parkovací stání. Objem budovy tvoří tři halové části - hlavní prodejna, centrum specializovaného sortimentu stavebnin a zahradního centra vč. možnosti venkovní volné prezentace. Všechny tyto prostory mají jednotnou výšku hal (střechy +11,0 m nad terénem). Hlavní průčelí je členěno materiálově i ve hmotách a vyjadřuje hlavní provozní celky stavby. Vstupní trakt vystupující do parkoviště zákazníků je tvořen prosklenou hmotou provázanou s ostatními objemy horizontálními liniemi atikového pásu. Vstupy budou akcentovány logy prodejny. Půdorysný tvar respektuje také územním plánem fixovanou plochu zeleně (označeno ZP) i budoucí možný výhled dopravního řešení ul. Drnovská. Ke zkvalitnění prostředí parkoviště a parteru před prodejnou (směrem k sousední obytné zástavbě) je navrženo poměrně husté osázení vzrostlými stromy. Část střešních ploch, je řešena jako „zelená střecha“. V zadní části u zásobování se nachází dvoupodlažní objem budovy se sociálním zázemím zaměstnanců.

Po seznámení se záměrem investora a diskuzi komise sděluje:

Hlasování pro záměr s podmínkami: pro 7, proti 1, zdržel se 1

Závěr:

KÚR souhlasí s předloženým záměrem s těmito podmínkami.

1. Požadujeme založení zeleného pásu kolem Pražského okruhu v lokalitě stavby
2. Zkapacitnění Drnovské ulice na tři jízdní pruhy v předmětném úseku včetně zeleného pásu aleje podél ulice

Strana 4 (celkem 6)

O pokračování TT z Dědina do Terminálu 3 zde není ani slovo. Samozřejmě to budí silné podezření, že TT je budována kvůli obchodnímu centru a nikoliv obyvatelům Dědiny a jedná se o koordinovanou akci.

Co na to Hygienická stanice HMP? Tady to je v posudku:

Dokumentace záměru řeší prodloužení stávající tramvajové trati vedené od stávající smyčky Divoká Šárka krátce ul. Evropská a ukončeno je obratištěm u křižovatky ulic Drnovská – Dědinská. Jedná se o etapový stav výhledového prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3, Letiště Václava Havla. Součástí stavby je rekonstrukce stávající

Stránka 1 z 11

Hygienická stanice HMP mluví **o etapovém stavu**, pokud by to byl stav konečný, může být posudek zcela jiný! S obchodním centrem také vůbec neuvažuje.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům veškeré dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat. Žádný z posudků a celkově celá EIA neuvažuje variantu posouzení (hluk, vibrací atd. atd.) v případě, že na **neplánované konečné** Dědina vznikne obří obchodní centrum, bude nová dráha na letišti atd. atd. Obchodní centrum bude na západ od Dědiny, kde jak je známo, vanou západní větry. Veškerý smog, exhalace, hluk atd. se povalí na Dědinu.

Jméno, příjmení: Ing. Zdeněk Kubík

Podpis: *Zdeněk Kubík*

Tel. [REDACTED]

Podatel:Oldřich Kužílek, nar. [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 9.5.2014

**Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA
(Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)**

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem vlastník nemovitosti (bytu) na adrese [REDACTED], které se tento záměr velmi zásadním způsobem dotýká a snižuje její hodnotu zvýšením dopravní zátěže.

Dokumentace má následující nedostatky:

- A. Vypořádání připomínek je manipulativní, nepravdivé, místy zjevně uvádí chybná tvrzení, položeným otázkám se „chytře vyhýbá“ pomocí slovní mlhy.**

Obecně k vypořádání připomínek:

Připomínky jsou vypořádány pouze „naoko“, ve velké míře jde jen o opakování původních stanovisek nebo o vyhýbání se vznesené připomínce. Např. připomínka, že navržené řešení do budoucna znamená, že plánované moderní město vzniklé namísto stávajících „vojenských objektů“ bude k ul. Evropská připojeno právě pouze ul. U Silnice, což by dále dramaticky zhoršilo její dopravní zátěž, není vůbec zodpovězena, vypořádání se zabývá úplně jinou otázkou – vedením tramvaje.

Podrobně (příklady):

1. Není vypořádána připomínka, že zneprůjezdnění nebo zjednosměrnění ul. Vlastina není nijak rozumně odůvodněno, a že napojením ulice Evropská na ulici Navigátorů a následně U silnice vznikne nová frekventovaná dopravní tepna přivádějící veškerou dopravu ze směru od letiště do oblasti ulic Radčina, Nová Šárka, Svatavina a na sídliště Dědina. Na rozdíl od přímého dopravního spojení po ulici Vlastina budou nyní automobily nuceny složitě kličkovat do ulice U silnice, Radčina, Nová Šárka ad. Vznikne tak nelogické vyústění této nové komunikace a doprava se bude rozlévat do přilehlých ulic, které jsou klidovou a částečně neprůjezdnou zónou. (Automobilisté směřující z Ulice Evropské (od letiště), Navigátorů nebo Vlastina od Drnovské, směřující ke škole v ul. Vlastina, budou nuceni kličkovat ulicemi Radčina, Svatavina. V případě jízdy na Sídliště Dědina by si zkracovali trasu ulicí Mladčina, neboť by pro ně nebylo logické jet až na křižovatku Ulic U Silnice a Vlastina.) Zcela nepravdivě Oznámení uvádí, že „*Nová křižovatka nebude pro tranzitní dopravu atraktivní. Ve směru Evropská – U Silnice – Litovická – Libocká není průjezd možný z důvodu stávajícího systém jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova.*“ To však není pravda, průjezd je možný a je poměrně používán. Otevřením křižovatky do Ciolkovského ve směru od letiště se stane mnohonásobně více využíváný, protože umožní vyhnout se několika semaforům zvláště v ranní špičce. Nyní je takový postup nemožný právě proto, že první křižovatka na Evropské je až Ke Džbánu.
2. Zcela matoucí je opakování argumentu, že cílem je zachovat „komorní ráz čtvrti“, ačkoliv ve skutečnosti se tak neděje. Jestliže dnešní komorní ráz je dán právě svedení převahy provozu do tepny – Vlastiny ulice, navrhuje se jej z této tepny rozptýlit do okolí, do přilehlých ulic, a tím porušit jejich komorní charakter. Příklady ulic, které by se v novém uspořádání v obou variantách staly více dopravně zatížené: Nová Šárka, Radčina, Mladčina a další.
3. Vypořádání připomínek nereflektuje navržené varianty. Například se uvádí, že pro obyvatele Dědiny je navržen náhradní příjezd z ulice Evropská přes novou křižovatku Evropská – U Silnice. Ve variantě částečnej křižovatky to však neplatí.
4. Nutno trvat na tom, že chybí nejen vysvětlení úplné i částečné neprůjezdnosti pro automobilovou dopravu ulicí Vlastina v úseku Hostouňská – U Silnice, ale tato zásadní úprava dokonce v popisu zcela chybí (pasáž Úprava stávajících komunikací a zpevněných ploch, str. 11). Tvrzení ve vypořádání, že odůvodnění je obsaženo v bodě B. II. 6. 2., není pravdivé – uvedený bod obsahuje pouze popis navrženého řešení, nikoli však jeho odůvodnění. Přitom jde o klíčovou změnu v dopravě, zasahující do všech vztahů v okolí a měnící dopravní režim často tak, že bude nutno využít nevhodné komunikace (např. celá oblast Radčina, Nová Šárka, Svatavina, bude nucena vyjíždět na Evropskou ul. přes západní konec ul. Nová Šárka, kde se nachází poměrně nepřehledné ostré zalomení, a dále ihned zcela prudkým a málo přehledným zalomením téměř zpět do ul. Navigátorů. Dosud tato oblast mohla vyjet na Evropskou bez zvláštních obtíží a složitých manévřů ul. Vlastina.

5. Oznámení je zpracováno s chybami. Například v bodě B. II. 6. 2. se uvádí, že tramvajová trať mezi Evropskou a U Silnice „oboustranně pojížděna vozidly individuální automobilové dopravy“. To je však v rozporu se záměrem zcela toto místo zneprůjezdnit, anebo ve variantě ho zjednosměrnit.
6. Nutno trvat na tom, že tento velmi zásadní zásah do doposud klidové zóny v oblasti ulic U Silnice, Navigátorů, Radčina, Nová Šárka, Svatavina, Pod Cihelnou ad. nebyl dostatečně konzultován s občany dané lokality, kteří neměli dostatečnou možnost zapojit se do debaty o tak závažné změně v podobě jejich čtvrti. Tvrzení ve vypořádání, odkazující na „probíhající informování“ nebo na „představení projektu v listopadu 2012 na výstavě Praha 6 mění tvář“ je manipulativní. Informování probíhá pouze v rámci řízení v nejnutnějším povinném rozsahu, na výstavě nebyl záměr ani představen, ani diskutován v klíčovém detailu, který je nyní předmětem sporu, tj. v otázce zrušení ul. Vlastiny jako páteřní komunikace a její nahrazení ulic U Silnice v části Evropská – Vlastina.

B. Vážené nadále existující problémy předloženého Oznámení

7. Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění, chybně stanovené priority

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit. Nejsou zde správně vyhodnoceny priority – kvůli malému problému se navrhuje vyvolat gigantický problém s dopadem do širokého okolí a opustit celé dopravní uspořádání s dostatečně dimenzovanou páteřní komunikací (Vlastina ul.).
Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

8. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro.

Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřijatelné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

9. Otázka tranzitní dopravy není řešena.

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle něž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatky“ nadále zůstává ve hře. Navíc i tato varianta vnáší do nyní komorního prostředí významnou novou zátěž, např. do ulic Radčina, Nová Šárka, Mladčina.

10. Nevěrohodné argumenty, nepřesvědčivost materiálu.

Předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostouňská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíjíme, že na tom samém místě studie tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu.

Tento krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí. Vtírá se otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, a zda autor skutečně prostudoval mapu a seznámil se se stavem na místě.

Je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Radčina, Nová Šárka, Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů nebo v opačném směru Od této křižovatky směrem do Vlastiny k Britské škole nebo směrem do Libocké. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

11. Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění, jsou nesprávně vyhodnocené priority.

Dokumentace též nadále a tvrdohlavě (přes vznášené připomínky) zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či i jen zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). **Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej.** Nezmiňuje však, že alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit. Prostor pro to je také k dispozici. V návrhu řešení jsou nesprávně vyhodnoceny priority. Jestliže určitým zájmem (Dopravního podniku) je minimalizovat úseky, kdy je tramvajové těleso používáno i pro automobilovou dopravu včetně MHD autobusů, pak mnohem významnějším zájmem je zajistit v široké lokalitě klidové zástavby zachovat klidový dopravní uspořádání, které převahu provozu stahuje právě na páteřní komunikaci ul. Vlastinu. Varianta obousměrného poježdění vozidel po tramvajovém tělese je v případě této úrovně dopravní zátěže zcela běžná. Takové využití tramvajového tělesa by jednoduše a bez dalších problémů vyřešilo celou komplikovaně navrhovanou změnu dopravního uspořádání v oblasti. Nelze nadřadit méně významný zájem Dopravní podniku zájmu mnohem významnějším jen proto, že je investorem stavby. Dopravní podnik je majetkem Hl. města Prahy a nemůže nadřazovat svůj úzce technický, provozní zájem nad zájmy obyvatel Prahy.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.



Ing. Mgr. Oldřich Kužílek



Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Jan Malát, nar. [REDAKCE]

bytem [REDAKCE]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze 6 dne 9. 5. 2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6.

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřipustné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé

čtvrť“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro. Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřijatelné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhájitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle něž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatka“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíňme, že na tom samém místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí.

V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si

motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.



Jan Malát

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Mgr. Denisa Oulehlová, PhD., narozena [REDACTED]
[REDACTED]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 7.5.2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6 – Ruzyně

Dokumentace má následující nedostatky:

1. Předpoklad nahrazení autobusové dopravy v dané oblasti dopravou tramvajovou je chybný.

Studie k záměru uvádí, že v oblasti Dědiny nedojde k nárůstu dopravní zátěže spojené s prostředky MHD, jelikož značná část autobusových spojů bude nahrazena právě tramvajovou linkou, což pravděpodobně vychází z úvahy, že většina cestujících se potřebuje co nejdříve dostat na metro. Tento scénář je však nepravděpodobný a uvažované změny navíc nežádoucí. Nejvíce autobusových spojů z oblasti Dědiny totiž zajišťuje linka 179, která umožňuje přímé spojení s Petřinami, Vypichem, Motolem atd., jedná se tedy mimo jiné o **jediný spoj k nejbližším nemocničním zařízením** (Ústřední vojenská nemocnice, Nemocnice Na Homolce, FN Motol). Tato linka je značně vytížená, nedávno došlo k jejímu výraznému posílení a zachování jejího provozu ve stávající podobě je pro oblast rozhodně žádoucí. Zbylé linky jezdí ve výrazně delších intervalech, spojují oblast s Bílou horou, případně se sídlištěm Řepy a s trasou TT se tedy, stejně jako linka 179, překrývají jen v úseku Ciolkovského – Divoká Šárka a jejich úplné zrušení by mělo na místní dopravní obslužnost negativní dopad. Ve studii je proto třeba přehodnotit, nakolik skutečně (a zda vůbec) umožní provoz TT snížení frekvence ostatních spojů MHD. Za stávající situace se totiž dopravní

nápojení sídliště Dědina jeví jako dostatečné a rušení přímých autobusových linek je nežádoucí, jelikož TT za ně nenabízí plnohodnotnou náhradu.

2. Propočty stavu dopravní zátěže z automobilové dopravy spojené se stavbou TT jsou špatně provedené, jelikož dokumentace pracuje z chybnými vstupními údaji.

V návrhu stavby TT je začleněno několik výrazných změn průjezdnosti klíčových komunikací pro osobní dopravu, především **zaslepení ulice Vlastina** před Prague British School a na ní navazující vytvoření zcela nové křižovatky Navigátorů-Evropská. Studie k záměru modeluje změny v dopravním zatížení, které překvapivě vycházejí pouze ze stávajícího stavu a vůbec neuvažuje další plánovaný rozvoj nejbližšího okolí, či nebezpečí zprůjezdnění oblasti pro tranzitní dopravu. Navíc zcela **chybí vysvětlení**, proč je vlastně nutné přirozenou páteřní komunikaci, jakou Vlastina ulice bezesporu je, zneprůjezdnit, a dopravu přesunout do přílehlých uliček, které tuto zátěž těžko pojmou.

Stran změn v nejbližším okolí se konkrétně jedná o zamýšlenou **výstavbu zcela nové obytné čtvrti pro 10 000 – 15 000 obyvatel** v bezprostředně přílehlé oblasti stávajících vojenských a skladových prostor (ohrazených mimo jiné ulicemi U Silnice a Vlastina, které jsou ve studii přímo zahrnuty). Toto samo o sobě přeci způsobí naprosto dramatický nárůst počtu automobilů a je zcela nepřijatelné, aby studie posuzující dopad stavby TT na životní prostředí tento fakt ignorovala. Nová obytná čtvrť je vcelku logické řešení, jak dále rozvíjet posuzovanou oblast a výstavba TT je navíc již zahrnuta v plánech na její napojení na MHD. Proto není možné tuto skutečnost z dokumentace zcela vynechat. Dále se jedná o schválený **záměr výstavby nákupního centra** v těsné blízkosti konečné zastávky TT Drnovská, jehož vliv na změnu dopravní zátěže také není vůbec zmíněn a započítán.

Zcela zásadní je opomenutí faktu, že **křižovatka Navigátorů-Evropská** otevře již za stávajícího stavu klidnou rezidenční oblast **tranzitní dopravě** od Pražského okruhu směrem na Vypich. I za situace, kdy se směrem k Libocké ulici musí projet několika jednosměrnými uličkami, se tato „zkratka“ řidičům výrazně vyplatí – trasa je sama o sobě kratší a navíc se řidiči vyhnou čekání na několika semaforech na Evropské ulici. Z tohoto důvodu považují dopady výstavby nové křižovatky za špatně zpracované a samotnou stavbu křižovatky za nepřijatelnou.

Opomenutí vlivu širšího kontextu na dění v posuzované oblasti vede ke **zkresleným a nesprávným výstupům**. Toto zkreslení se nutně musí promítnout i do propočtu **finančních nákladů** celé stavby. Dokumentaci k záměru je nutné s tímto ohledem přepracovat a doplnit.

3. Problém úbytku parkovacích stání pro místní občany není řešen.

V oblasti sídliště Dědina má dojít v souvislosti s výstavbou TT ke zrušení jedné třetiny parkovacích stání, a to bez náhrady (dle webu MČ Praha 6). V současné době je přitom parkovací kapacita naplněna, takže takto dramatický úbytek možnosti parkování bude mít jednoznačně negativní vliv na poměry v dané čtvrti, jelikož auta jednoduše „nezmizí“, zato přibude nežádoucích jevů, jako „divokého“ parkování na chodnících, parkování bezprostředně u přechodů pro chodce atp. Studie ve stavbě TT tento problém jenom zmiňuje, ale vůbec neřeší, nenabízí žádné alternativy. V tomto bodě je zcela nutné následky redukce parkovacích míst zohlednit, podrobněji rozpracovat a začlenit návrhy na řešení vzniklé situace.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčená, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr podle současných plánů realizovat.

Mgr. Denisa Oulehlová, PhD.

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Mgr. MUDr. Štěpán Peichl, [REDACTED]

MUDr. Jana Peichlová, [REDACTED]
[REDACTED]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 9. května 2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9. dubna 2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „Záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6 a vlastníkem bytu v domě [REDACTED] na adrese [REDACTED].

Dokumentace má následující nedostatky:

1. Dokumentace k Záměru posuzuje jednu variantu řešení. V dokumentaci zcela chybí zpracování dalších možných aktivních variant (tj. vybudování zamýšlené tramvajové tratě) se zachováním automobilového provozu v současné páteřní komunikaci Vlastina mezi křižovatkami s ulicemi Evropská a U silnice, případně jiná varianta bez vybudování křižovatky Evropská x Navigátorů v těsné blízkosti vodojemu Českého Aeroholdingu a.s. (dále jen „**Křižovatka Evropská x Navigátorů**“). Dokumentace neobsahuje ani žádné odůvodnění, proč nebyla zpracována varianta bez omezení automobilové dopravy v ulici Vlastina a tudíž bez zřízení křižovatky Evropská x Navigátorů, tj. varianta s úpravou ulice Vlastina v části mezi křižovatkami s ulicemi Evropská a U silnice. Argument nutnosti zachování stávající aleje stromů (převážně nová výsadba, která není starší 5 let) není nijak odůvodněn a chybí srovnání s možnou variantou jiné úpravy části ulice Vlastina a vysazené zeleně.

2. V souvislosti se zamýšleným vybudováním Křižovatky Evropská x Navigátorů není v dokumentaci k Záměru dostatečně zohledněno případné zvýšení tranzitní automobilové dopravy z Evropské ulice přes Křižovatku Evropská x Navigátorů přes ulice Navigátorů a U Silnice do ulice Libocké, a to s naprosto nedostatečným a nepřezkoumatelným odůvodněním, že taková zvýšení tranzitní dopravy nehrozí, neboť to pro řidiče nebude výhodné „kvůli přednosti zprava“. Naopak, současná situace zcela jasně ukazuje, že řidiči (včetně zcela zjevně tranzitní dopravy autotaxi) využívají možnosti vyhnout se světelné křižovatce Evropská x Libocká průjezdem obytnou částí Liboce.
3. Dokumentace k Záměru neobsahuje dostatečnou analýzu důsledků uzavření části páteřní komunikace Vlastina (mezi křižovatkami s Evropskou ulicí a ulicí U Silnice) na životní prostředí v širší dotčené oblasti (zejména v ulicích Radčina, Svatavina, Litovická, Špotzova, Nová Šárka, Mladčina, Hodčina, Častavina, Pod Cihelnou). Obyvatelé těchto ulic by bezpochyby byli přímo dotčeni omezením automobilové dopravy v části ulice Vlastina pro automobilovou dopravu. Chybí také případné návrhy opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí v těchto dotčených ulicích.
4. Dokumentace k Záměru neobsahuje posouzení vlivu nezbytného zrušení parkovacích míst v ulici U silnice (zejména mezi křižovatkami s ulicí Vlastina a ulicí Pod cihelnou), ačkoli je zřejmé, že zamýšlené zvýšení provozu v ulici U Silnice by nebylo realizovatelné při zachování stávajících parkovacích míst. V současnosti je ulice U silnice místní obslužnou komunikací, která slouží i k parkování osobních automobilů místních obyvatel, přičemž šíře vozovky umožňuje pouze těsné vyhnutí dvou vozidel v protisměru. Dokumentace k Záměru dokonce naopak uvádí, že řešení parkování je záležitostí Prahy 6 a že tudíž dokumentace k Záměru změnu režimu parkování neřeší. Taková změna režimu parkování však může mít zásadní vliv na kvalitu bydlení a na životní prostředí v dané lokalitě, měla by tudíž být řádně posouzena v dokumentaci k Záměru.
5. V dokumentaci k Záměru není zohledněn budoucí zásadní předpokládaný nárůst automobilové dopravy, který nastane v souvislosti se zamýšleným záměrem budoucího využití související oblasti. Jedná se zejména o zamýšlenou přeměnu stávajících skladů na obytnou zónu pro 10.000 – 15.000 obyvatel. Budoucí využití této oblasti lze důvodně předpokládat na základě řady vyjádření zástupců Městské části Praha 6, přičemž tento záměr je všeobecně známou skutečností, neboť Městská část Praha 6 již vyhlásila urbanistickou soutěž „Transformace industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť Prahy 6 dne 25. srpna 2010. Dále není v dokumentaci k Záměru zohledněn záměr realizace „Obchodního centra Ruzyně“ při ulici Drnovská (mezi komunikací R1-Pražský okruh a ulicí Drnovská) schválený Komisí územního rozvoje Městské části Praha 6 na jednání dne 11. března 2014.
6. V dokumentaci k Záměru není posouzena kumulace vlivů (i) záměru zamýšlené modernizace trati Praha – Kladno a (ii) záměru tramvajové tratě Divoká Šárka – Libocká, přičemž je zřejmé, že případné zřízení vlakové zastávky v oblasti Liboce či Ruzyně bude mít přímý vliv na intenzitu automobilového provozu v dotčené oblasti. V této souvislosti je nutno zejména

připomenout, že v rámci modernizace trati Praha – Kladno je zamýšleno zřízení vlakové zastávky Liboc, která má sloužit i k přestupu mimopražských řidičů na PID. Veškerá příjíždějící automobilová doprava ze severozápadního kvadrantu okolí Prahy by tak zcela logicky využívala průjezdu Křižovatkou Evropská x Navigátorů a dále ulicí U silnice.

7. Navržené řešení (tj. vybudování zamýšlené tramvajové tratě v zamýšlené variantě) s přímým napojením stávajících místních obslužných komunikací v ulici Navigátorů a U silnice na ulici Evropská by přivedlo zvýšenou automobilovou dopravu, včetně dopravy tranzitní, do oblasti, které je platným územním plánem hl. m. Prahy vymezena jako oblast čistě obytná.
8. Dokumentace k Záměru neobsahuje v dostatečném rozsahu návrhy opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí provedením záměru Tramvajové trati Divoká Šárka – Dědinská ani neobsahuje dostatečné návrhy k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů. Dokumentace dále neobsahuje dostatečná opatření ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace k Záměru jsem přesvědčen, že není možné k Záměru vydat souhlasné stanovisko a Záměr v navržené podobě realizovat. Navrhuji vrácení příslušné dokumentace k přepracování, případně doplnění, oznamovateli.

Dále žádám o veřejné posouzení variant Záměru a žádám, abych byl o takovém veřejném posouzení výslovně informován písemně či e-mailem na adresu stepan.peichl@seznam.cz.

Pro vyloučení pochybností zdůrazňuji, že obecný záměr vybudování tramvajové trati do oblasti Dědina nelze zpochybnit, výše uvedené výhrady proto směřují proti navrženému způsobu realizace tohoto záměru, a výše uvedené výhrady směřují zejména proti omezení automobilové dopravy v ulici Vlastina a zřízení nových křižovatek ulic Evropská a Navigátorů.

S pozdravem,

Mgr. MUDr. Štěpán Peichl

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

jméno, datum narození

adresa (v případě právnické osoby název, sídlo, IČ)

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V ..Praze..... dne
.7.5.2014.....

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6.

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřipustné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro. Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřijatelné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle nějž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatka“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíjíme, že na tom samém místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí.

V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtrá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Jméno, příjmení Zuzana
Piskáčková
podpis



MHMPP076HUOR

P34 253/13

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Ing. Tomáš Podivínský

[Redacted address]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2

110 01 Praha 1

MAGISTRÁT hlavního města PRAHY	
Hlavní podatelna - Jungmannova 35/29	
PID uvedený na samolepícím štítku pod čárovým kódem	
DOŠLO dne:	13 -05- 2014
Identifikační údaje zpracovatele	Počet listů
686431/14	Počet příloh

V Praze dne 7.5.2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6, trvale bytem v domě Pod Cihelnou 654/2, který .

Dokumentace má následující nedostatky:

1) Úbytek parkovacích míst není řešen

Podklady se vůbec nezabývají řešením úbytku 130 parkovacích míst (t. cca 1/3 stávající kapacity) v oblasti sídliště Dědina. Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6. Je nepřijatelné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

2) Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro. Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřipustné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

3) Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle něž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatka“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíňme, že na tom samém studii místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí. V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

4) Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit. Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

5) Neprůjezdná Vlastina – rozpor s platným územním plánem

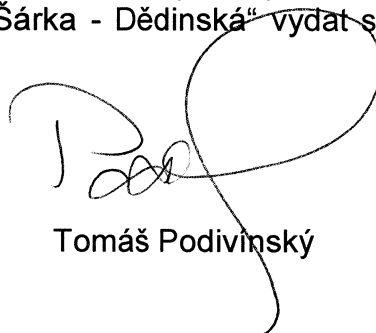
V části E. („Porovnání variant řešení záměru“) zpracovatel tvrdí, že: „*Posuzovaná varianta není v rozporu s platným územním plánem hl. m. Prahy*“ (str. 153). Dále se v části B.1.5.1. (str. 9) a v části G (str. 157) opakovaně uvádí, že předkládaný záměr je v souladu s platným územním plánem. Z důvodů dále uvedených je třeba konstatovat, že toto tvrzení je v přímém rozporu se skutečností:

5a) Dle platného územního plánu hl. m. Prahy je ulice Vlastina vedena jako „dopravně významná komunikace“. Jedna z částí Záměru počítá s jejím zaslepením pro osobní nekolejovou dopravu. Tento zásah by její komunikační funkci vážně narušil a je tedy v přímém rozporu s územním plánem.

5b) Dále dle platného územního plánu hl. m. Prahy má oblast U Silnice mezi ulicemi Vlastina a Pod Cihelnou status „Čistě obytné území“. Do stejné kategorie spadá i navazující oblast ulice Navigátorů od křižovatky s ulicí Pod Cihelnou směrem k ulici Evropské. Součástí Záměru v navržené variantě je vybudování světelné křižovatky s napojením ulic Evropská - Navigátorů s plánovaným provozem 3400 až 4100 aut denně. Tato část Záměru není se statusem čistě obytného území slučitelná a tedy je opět v přímém rozporu s využitím území dle platného územního plánu.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.



Tomáš Podivínský

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:
Jan Rybář

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 5 .května 2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení. § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6.

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřipustné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro. Jinými slovy: naše čtvrt' bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřipustné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle nějž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatka“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Host'ounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíňme, že na tom samém místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí.

V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtrácí se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Ing. Zdeněk Schmid nar. [REDACTED]
[REDACTED]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne . dne 6.5.2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6.

Dokumentace má následující nedostatky:

Není řešen úbytek parkovacích míst

Jedná se o minimálně třetinový úbytek parkovacích míst (130 míst, dle MČ Praha 6). Již dnes není v lokalitě na Dědině kde parkovat, a tento krok zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Studie nepočítá s následným nárůstem parkujících aut z Kladna a Slaného vzhledem k výhodnosti možného spojení. Studie nepočítá s nutností zajistit parkování pro auta obyvatel v návazném projektu transformace skladových a vojenských prostor (10 - 15 000 obyvatel), nemluvě o nově schváleném multifunkčním komplexu Drnovská. Všechna tato auta se následně přelijí i do doposud relativně klidných čtvrtí Liboce a Ruzyně. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Nikdo nemonitoroval, jak auta parkují již nyní v prostoru plánovaného křížení při vjezdu tramvaje do ulice Vlastina z Evropské, jak parkují auta u nádraží Ruzyně, kolik pracujících z Letiště Praha parkuje na Dědině a na parkovišti Obchodního domu Šestka. Je zajímavé, že monitoring ani nezjistil ranní a odpolední nával aut u Britské školy při návozu a odvozu dětí do a ze školy a odpolední situaci s parkováním aut u pošty na Dědině.

Je zajímavé jak tento velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným prospěchem“ určený nejen občanům Dědiny ve svém řešení a základních analýzách nesporně ignoruje důsledky, které zásadně zhorší životní prostředí v lokalitách Dědina, Liboc a Ruzyně.

Ulice v těchto lokalitách ztratí relativně klidný charakter a stanou se odstavnými parkovišti (pokud již nejsou) s nárůstem dopravy.

Pro Magistrát hl. města Prahy ve spolupráci s MČ Prahy 6 určitě není problém zjistit kolik majitelů vozidel bydlí na Dědině a vzhledem k charakteru věkových skupin i možnost zaplacení / placení parkovacího místa, pokud ovšem bude parkovací dům zahrnut do stávajícího projektu.

Schází komplexní pohled na oblast životního prostředí

Dokumentace k EIA opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Toto tvrzení na základě analýz, z kterých vychází, nemůže odpovídat záměru, protože v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit rozšířeným požadavkům a podstatně více lidem, než je uváděno. Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na lokalitu s novou zástavbou (pro 10-15 000 lidí) a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají se v rámci dopravního řešení standardně počítá.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště. Jinými slovy lokality Dědina, Liboc a Ruzyně čeká prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřijatelné, aby stávající projekt již nyní nezahrnul ten základní aspekt, že projekt tramvaje brzy bude muset splňovat další požadavky v rámci zajištění městské hromadné dopravy v této oblasti.

Je nesmyslné a urážející inteligenci zadavatele s výmluvou, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy nepočítají, jak změny v infrastruktuře ovlivní směrování provozu aut, vzhledem s vyhledání rychlejšího a snadnějšího průjezdu danou oblastí, současně s nárůstem počtu aut. Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku těchto změn a to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Není řešena tranzitní doprava

Vytvořením nové plnohodnotné křižovatky v obou směrech (mezi Navigátorů a Evropská) přivede tranzitní dopravu ulicí U silnice směrem na Letiště z prostoru Petřín, Břevnova oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké – jednosměrným průjezdem.

Auta, která si touto trasou dnes zkracují cestou z Libocké do Vlastiny na Dědinu dělají dle dopravního autora studie chybu a výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské.

Studie přichází s alternativním řešením, podle kterého by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd ve směru do lokality Ruzyně / Liboc a křižovatka ul. Vlastina x U silnice by nebyla před „Britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná. V tomto řešení by razantní navýšení tranzitní dopravy odpadlo a sloužilo jen pro obyvatele této lokality, ale v budoucnosti opět s nárůstem dopravy vzhledem k předpokládanému počtu obyvatel. Jde však pouze o alternativní řešení, s variantou kompletní křižovatky v obou směrech je stále počítáno jako se základní variantou.

Toto alternativní řešení však ve svém druhém pohledu umožní projetí vozidlům do Libocké. Je zarážející, že studie tvrdí, že z Vlastiny není možné projet do Libocké, což samozřejmě možné je, přes ulici U silnice, Litovická a Špotzova. Tato trasa je také vzhledem k objetí tří semaforů na Evropské hojně využívána.

Nikoho návazně nezajímá a ani neřeší stav vozovky a jejího profilu v ulici U silnice v úseku Hostouňská a Ke Džbánu.

Je zarážející, že nikdo nepřizná další logický návazný krok ve změně dopravní infrastruktury po realizaci záměru křižovatky Navigátorů a Evropská a tím je v důsledku propojení ulice U silnice a Libocká ve směru do města okolo skladů REGATA, která bude následovat. Tento následný krok bude realizován následně samozřejmě po zjištění, že je nutný pro zajištění plynulosti dopravy a zlepšení životního prostředí. Nechci si připustit, že autor studie je skutečně tak krátkozraký a nevědomý.

Studie též ignoruje stav, že ulice Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů a tím zde podstatně naroste dopravní zatížení.

Vzhledem k zásadním chybám, kdy byl odborný materiál připraven pravděpodobně jen při pohledu na mapu, je nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy. Podrobná analýza, nejen současné dopravní situace, ale i s výhledem na další rozsáhlé záměry v blízkém okolí. Detailní rozbor je nutný tím spíše, že na jeho základě budou ovlivněny životy tisíců lidí v určených lokalitách a proinvestovány stovky milióny korun.

Neprůjezdná ulice Vlastina (úsek Evropská x U silnice)

Dokumentace opomíjí připomínky občanů, že je neodpovídající přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých okolních ulic (s parkujícími auty), zcela změnit charakter provozu v oblasti a současně zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše).

Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není detailně vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Průběh stavby

Je potěšující, že případná stavba bude denně omezena časově (od / do), vzhledem k hlučnosti a prašnosti, a že zemina bude odvážena ven z města (taky jak jinak) pod plachtou. Záměr, ale zcela opomíjí další oblast a tím je vliv stavby na parkování aut, automobilovou dopravu a hromadnou městskou dopravu v průběhu stavby s vlivem na stavby, které budou v její blízkosti, byť časově omezenou. Není jasné, zda proběhne stavba po úsecích / segmentech, nebo najednou vzhledem k technologii stavby.

Konstrukční řešení kolejového svršku a provoz tramvaje

Při provozu kolejových vozidel vzniká hluk. Hlukem rozumíme zvuk, jehož působení na lidské zdraví je negativní. Hluk je charakterizován akustickým tlakem a frekvencí. Vznik tohoto hluku je zapříčiněn zejména valením kola kolejového vozidla o kolejnici, nerovnostmi a vadami kolejnic, rázy při jízdě po kolejnicových stycích a kříženích, třením kola o kolejnici v oblouku, odlišností jednotlivých vrstev v konstrukci tramvajové trati, aj. K negativním emisím řadíme i vibrace, které poškozují blízké stavby.

Maximální dovolená zátěž hlukem a vibracemi je stanovena nařízením vlády č. 272/2011 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
Všeobecně se nedoporučuje vystavovat se dlouhodobě hluku o akustickém tlaku větším než sedmdesát decibelů.

Ve studii je plánovaně použito posledních trendů v rámci zajištění minimalizace hlukové zátěže a přenosu vibrací z provozu tramvaje na okolní prostředí, ale tato oblast je popsána natolik obecně a opět bez detailního rozboru a analýzy, že i lajk musí být překvapen. Čekal bych stručné posouzení výhod a volby bezстыkové koleje s pružným upevněním kolejnice a volby mezi příčnými pražci / panely LRB / panely VÚIS , nebo využití pevné jízdní dráhy, při současném využití antivibračních rohoží, podkladních pryžových pásů a živého vegetačního pásu. Rozhodně stojí za posouzení použití krytu tratě zádlážbovými panely s vrstvou z recyklované pryže a zálivky spár tmelem už při předpokladu blízkosti školy. Jedná se o snížení přenosu vibrací o 40-60%.

V rámci studie stavby s takovým vlivem, bych očekával finální návrh a zdůvodnění použitých stavebních prvků projednaný a doporučený kteroukoliv stavební fakultou z ČR a ne jen využitím stávající normy ČSN 736405 Projektování tramvajových tratí z roku 1996.

Tvrzení, že tramvajová linka v návaznosti na ostatní záměry výstavby v okolí bude v provozu od 4:00 do 24:00 snad nevěří ani zpracovatel studie.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům v dokumentaci jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Ing. Zdeněk Schmid



Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Ing. Martina Sovjáková, narozena [REDACTED]
[REDACTED]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 8. 5. 2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9. 4. 2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6 – Ruzyně

Dokumentace má následující nedostatky:

1. Předpoklad nahrazení autobusové dopravy v dané oblasti dopravou tramvajovou je chybný.

Studie k záměru uvádí, že v oblasti Dědiny nedojde k nárůstu dopravní zátěže spojené s prostředky MHD, jelikož značná část autobusových spojů bude nahrazena právě tramvajovou linkou, což pravděpodobně vychází z úvahy, že většina cestujících se potřebuje co nejrychleji dostat na metro. Tento scénář je však nepravděpodobný a uvažované změny navíc nežádoucí. Nejvíce autobusových spojů z oblasti Dědiny totiž zajišťuje linka 179, která umožňuje přímé spojení s Petřinami, Vypichem, Motolem atd., jedná se tedy mimo jiné o **jediný spoj k nejbližším nemocničním zařízením** (Ústřední vojenská nemocnice, Nemocnice Na Homolce, FN Motol). Tato linka je značně vytížená, nedávno došlo k jejímu výraznému posílení a zachování jejího provozu ve stávající podobě je pro oblast rozhodně žádoucí. Zbylé linky jezdí ve výrazně delších intervalech, spojují oblast s Bílou horou, případně se sídlištěm Řepy a s trasou TT se tedy, stejně jako linka 179, překrývají jen v úseku Ciolkovského – Divoká Šárka a jejich úplné zrušení by mělo na místní dopravní obslužnost negativní dopad. Ve studii je proto třeba přehodnotit, nakolik skutečně (a zda vůbec) umožní provoz TT snížení frekvence ostatních spojů MHD. Za stávající situace se totiž dopravní

nápojení sídliště Dědina jeví jako dostatečné a rušení přímých autobusových linek je nežádoucí, jelikož TT za ně nenabízí plnohodnotnou náhradu.

2. Propočty stavu dopravní zátěže z automobilové dopravy spojené se stavbou TT jsou špatně provedené, jelikož dokumentace pracuje z chybnými vstupními údaji.

V návrhu stavby TT je začleněno několik výrazných změn průjezdnosti klíčových komunikací pro osobní dopravu, především **zaslepení ulice Vlastina** před Prague British School a na ní navazující vytvoření zcela nové křižovatky Navigátorů-Evropská. Studie k záměru modeluje změny v dopravním zatížení, které překvapivě vycházejí pouze ze stávajícího stavu a vůbec neuvažuje další plánovaný rozvoj nejbližšího okolí, či nebezpečí zprůjezdnění oblasti pro tranzitní dopravu. Navíc zcela **chybí vysvětlení**, proč je vlastně nutné přirozenou páteřní komunikaci, jakou Vlastina ulice bezesporu je, zneprůjezdnit, a dopravu přesunout do přílehlých uliček, které tuto zátěž těžko pojmu.

Stran změn v nejbližším okolí se konkrétně jedná o zamýšlenou **výstavbu zcela nové obytné čtvrti pro 10 000 – 15 000 obyvatel** v bezprostředně přílehlé oblasti stávajících vojenských a skladových prostor (ohrazených mimo jiné ulicemi U Silnice a Vlastina, které jsou ve studii přímo zahrnuty). Toto samo o sobě přeci způsobí naprosto dramatický nárůst počtu automobilů a je zcela nepřijatelné, aby studie posuzující dopad stavby TT na životní prostředí tento fakt ignorovala. Nová obytná čtvrť je vcelku logické řešení, jak dále rozvíjet posuzovanou oblast a výstavba TT je navíc již zahrnuta v plánech na její napojení na MHD. Proto není možné tuto skutečnost z dokumentace zcela vynechat. Dále se jedná o schválený **záměr výstavby nákupního centra** v těsné blízkosti konečné zastávky TT Drnovská, jehož vliv na změnu dopravní zátěže také není vůbec zmíněn a započítán.

Zcela zásadní je opomenutí faktu, že **křižovatka Navigátorů-Evropská** otevře již za stávajícího stavu klidnou rezidenční oblast **tranzitní dopravě** od Pražského okruhu směrem na Vypich. I za situace, kdy se směrem k Libocké ulici musí projet několika jednosměrnými uličkami, se tato „zkratka“ řidičům výrazně vyplatí – trasa je sama o sobě kratší a navíc se řidiči vyhnou čekání na několika semaforech na Evropské ulici. Z tohoto důvodu považují dopady výstavby nové křižovatky za špatně zpracované a samotnou stavbu křižovatky za nepřijatelnou.

Opomenutí vlivu širšího kontextu na dění v posuzované oblasti vede ke **zkresleným a nesprávným výstupům**. Toto zkreslení se nutně musí promítnout i do propočtu **finančních nákladů** celé stavby. Dokumentaci k záměru je nutné s tímto ohledem přepracovat a doplnit.

3. Problém úbytku parkovacích stání pro místní občany není řešen.

V oblasti sídliště Dědina má dojít v souvislosti s výstavbou TT ke zrušení jedné třetiny parkovacích stání, a to bez náhrady (dle webu MČ Praha 6). V současné době je přitom parkovací kapacita naplněna, takže takto dramatický úbytek možnosti parkování bude mít jednoznačně negativní vliv na poměry v dané čtvrti, jelikož auta jednoduše „nezmizí“, zato přibude nežádoucích jevů, jako „divokého“ parkování na chodnících, parkování bezprostředně u přechodů pro chodce atp. Studie ve stavbě TT tento problém jenom zmiňuje, ale vůbec neřeší, nenabízí žádné alternativy. V tomto bodě je zcela nutné následky redukce parkovacích míst zohlednit, podrobněji rozpracovat a začlenit návrhy na řešení vzniklé situace.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčená, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr podle současných plánů realizovat.

Ing. Martina Sovjáková

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

PhDr. Marie Stanzelová

(zároveň majitelka bytu v ulici [redacted], kde bydlí dcera a 2 malé děti)

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 6.5.2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřípustné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé

čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro. Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřijatelné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle něž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatka“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíjíme, že na tom samém místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí.

V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si

motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

PhDr. Marie Stanzelová

e-mail:



Novotný Tomáš (MHMP, OZP)

Od: Eliška Šerhantová [REDACTED]
Odesláno: 9. května 2014 8:12
Předmět: Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:
Eliška Šerhantová
[REDACTED]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 9. 5. 2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občanka obce Praha 6.

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6. Je nepřípustné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní

prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro.

Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel. Je tedy zcela nepřipustné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle něž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatka“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Host'ounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíňme, že na tom samém studie místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí. V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej.

Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčená, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

S pozdravem

Eliška Šerhantová

Podatel:

PhDr. Blanka Šrámková, narozena [REDAKCE]

RNDr. Václav Šrámek, narozen [REDAKCE]

Oba trvale bytem
[REDAKCE]**Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1**

V Praze - Liboci dne 8. 5. 2014

**Vyjádření k dokumentaci oznámení záměru Tramvajová trať Divoká Šárka -
Dědinská**

Dne 9. 4. 2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru **Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská**. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podáváme tímto jako **občané Prahy 6** v zákonné lhůtě k dokumentaci oznámení záměru **Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská** (dále jen „záměr“) následující

NESOUHLASNÉ VYJÁDŘENÍ.

Oba jsme občany obce Praha 6, trvale bytem viz výše.

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Dramatický úbytek parkovacích míst (dle MČ Praha 6 – 1/3 třetinu – 130 míst) vyvolal zděšení na Dědině. Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká (!). Nejde jen o obyvatele sídliště Dědina. Významně zasažení a poškození budou i obyvatelé doposud klidných rezidenčních lokalit (vilová a nízkopodlažní zástavba), do nichž se auta přelijí. Studie na to reaguje pouze tím, že je to zcela v kompetenci Prahy 6. Je nepřípustné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut těch, kteří budou zoufale pátrat po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA uvádí a vícekrát opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Toto tvrzení je opravdu absurdní a zásadně nepravdivé. V relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové „superměsto“ pro 10 až 15 000 lidí. Z dokumentace územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno (!).

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky aut. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště Václava Havla, nadále platí, že do oblasti má vést i metro.

Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřípustné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích. Obecně je neobhájitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s ulicí Evropská přivede tranzitní dopravu ve směru k letišti a že otevřením plnohodnotné křižovatky mezi ulicemi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou osobní dopravy směřující sem z Libocké. Pro nás obyvatele ulice Navigátorů (i horní části ulice U Silnice) by to znamenalo dramatické zhoršení životního prostředí vlivem nebývalé dopravní zátěže. Při stávajícím stavu nás od Evropské ulice odděluje a chrání nejen přírodní násep, případně nebytové stavby, ale právě přímé dopravní nepropojení s ulicí Evropská.

Studie přichází s alternativním řešením, podle nějž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatka“ nadále zůstává ve hře (!).

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty.

Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny, dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomiňme, že na tom samém místě studie tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí. V uvedeném případě to dokážeme při znalosti místa odhalit, posoudit a zhodnotit. Vážnou otázkou však zůstává, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

Je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundované posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a již existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přesměřovat do úzkých uliček vilové čtvrti a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše).

Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několika lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Pochybné hledání přínosů – zrychlení dopravy

„Zrychlení dopravy do centra“ o 3 minuty dle tabulek v EIA je úsměvný argument, neberoucí v potaz další okolnosti a opět svědčí o snaze najít na projektu jakákoliv pozitiva, která by bylo možné prezentovat.

Závěr:

Vzhledem ke všem shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsme jednoznačně přesvědčeni, že není možné k záměru Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Dokumentace není zpracována na expertní úrovni odpovídající významu stavby, která má přinést prospěch zde žijícím obyvatelům, ale ani na úrovni investice, která má být financována z fondů Evropské unie.

PhDr. Blanka Šrámková

RNDr. Václav Šrámek

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Ing. Daniel Türk, datum narození [REDAKCE]
[REDAKCE]
[REDAKCE]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 4.5.2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan Prahy 6 s trvalým pobytem v dotčené oblasti a zároveň vlastníkem nemovitostí v dotčené oblasti.

Dokumentace má následující nedostatky:

1. Není provedeno kvalitní srovnání autobusové a nově uvažované tramvajové trati, v části B.I.5. Úspora jízdní doby z lokality Dědina k budoucí stanici metra A Veveslavín je počítána oproti současnému stavu, který, jak je i v materiálu uvedeno, bude změněn. Srovnání by mělo být provedeno tak, že reflektuje změnu trasování stávající autobusové dopravy (např. linky 218) do stanice Veveslavín. Nerozumím tomu, že u variant Letiště-Veveslavín je změna trasování uvažována a u varianty Dědina-Veveslavín ne. Myslím, že změnou trasování autobusu na stanici Veveslavín bude doprava autobusem významně rychlejší oproti variantě tramvaje a tudíž použitý argument o zajištění rychlejšího napojení na novou stanici Veveslavín nelze při použitém srovnání brát jako relevantní.
2. Nejsou kvalitně vypracovány varianty 1 a 2 změn v dopravě. Ve schematickém znázornění „Obr. B. 1. Úpravy organizace dopravy ve variantě 1 oproti současnému stavu“ je ulice U Silnice značena jako průjezdná v úseku mezi Litovickou a Špotzovou. Ve skutečnosti je v současném stavu v tomto směru neprůjezdná. Není tedy jasné, zda jde o zachování současného stavu (a je chybně zakreslený), nebo

zda je uvažovaná úprava současného stavu (a šipka má být červená místo modré). V případě úpravy současného stavu bych měl zásadní připomínky, není ale patrné co platí.

3. Zprůjezdnění úseku ulice Vlastina v úseku od ulice Ke Džbánu s ústím do Evropské krajně nevhodné. Jedná se o úsek využívaný chodci, ráno zvláště malými dětmi, při cestě na autobus a zvýšená doprava tu bude představovat jejich ohrožení. Již před několika lety, kdy byl tento úsek průjezdný, jsem na to upozorňoval.

4. Z hlediska ulehčení od autobusové dopravy jsou obě varianty tramvaje naprosto zbytečné. Srovnání tabulek „Tab. B.17.“ a „Tab. C.12.“ je velice složité, ale myslím že z něho vyplývá, že počet autobusů, které efektivně projedou ulicí Vlastina (tj. trasou Evropská-Billa plus Billa-Drnovská po ulici Vlastina) se sníží o cca. 300 autobusů denně mezi 0-24. Toto snížení není, v porovnání s celkovým počtem vozidel, která projedou ulicí Vlastina z tabulky „Tab. B.15.“, natolik významné aby se kvůli němu musela přivádět tramvaj. Zvláště když de facto jde o výměnu 300 průjezdů autobusů za 200 průjezdů tramvají. Mám zásadní připomínku k prezentaci čísel v „Tab. C.12.“, kde je průjezd autobusů rozdělen do většího množství úseků což opticky evokuje vyšší počet autobusů, kdy je velká část spojů uvedena v číslech min. 2x (na různých úsecích). Porovnání současného stavu a navržených variant by mělo být na stejném základě.

5. Mám pochybnosti o správnosti výpočtu intenzit dopravy, protože ve vypořádání připomínek vzešlých ze zjišťovacího řízení str. 4 a dále se několikrát objevují vypořádání, která svědčí o neznalosti místní dopravní situace vedoucí k podcenění vlivů tranzitní dopravy (viz. níže). Proto požaduji revizi výpočtu intenzit, zvláště se zaměřením na rizika přivedení tranzitní dopravy. Dle mého názoru jakékoli významnější zvýšení tranzitní dopravy bude znamenat nejen menší komfort obyvatel oblasti a znečištění, ale i výrazný nárůst nehodovosti, protože většina níže zmíněných komunikací není na vyšší provoz uzpůsobena.

- Tvrzení např. na str. 10. že není možný průjezd ve směru Evropská-U Silnice-Litovická-Libocká z důvodu stávajícího systému jednosměrných ulic v úseku mezi ulicemi Ke Džbánu a Špotzova se nezakládá na pravdě. Průjezd na Libockou je možný ve dvou variantách. U Silnice-Litovická-Jenečská-Libocká nebo U Silnice-Litovická-Jenečská-Špotzova-Libocká. Ve variantě 1 je tedy nárůst tranzitní přepravy více než reálný. Z vlastní zkušenosti vím, že zejména v ranní špičce jsou tyto trasy relativně frekventované již nyní.

- Tvrzení např. na str. 10. Že „v opačném směru průjezd fyzicky možný je, ale oproti trase Libocká-Evropská je nevhodný z důvodu regulace dopravy pomocí předností zprava v křižovatkách s bočními ulicemi (Litovická, Hostouňská, Nová Šárka) nebo s příčnou ulicí Vlastina“ je opět velice diskutabilní a značí neznalost místní situace. Litovická je průjezdná jen směrem k Jenečské (žádná přednost zprava tedy nehrozí), Hostouňskou a Novou Šárkou projíždí opravdu jen místní (řádově si myslím jednotky desítek aut za den) tedy předpoklad zdržení v podstatě nulový. A Vlastina je ve variantě 1 neprůjezdná v obou směrech, ve variantě 2 v jednom, tudíž v místě křížení přednost tramvaji, případně ve variantě 2 jen zprava. V tomto směru je tedy tranzitní doprava také více než reálná. Opět mohu posoudit z vlastní zkušenosti, momentálně je poměrně často využívána, kvůli ušetření 2 semaforů, nepoměrně horší zkratka (Libocká-U Silnice-Litovická-Vlastina-Evropská).

6. Dokumentace neřeší zásadní úbytek nejméně 84 parkovacích míst, který je pro oblast naprosto zásadní a výrazným způsobem ovlivní kvalitu života obyvatel oblasti. Bez řešení tohoto problému neplní Dokumentace o posuzování vlivů na životní prostředí svůj účel.

7. V dokumentaci úplně chybí porovnání se současnou variantou (bez tramvaje) adaptovanou na otevření nové stanice Metra Veleslavín, tudíž srovnávání variant 1 a 2 se současným stavem do značné míry postrádá reálný základ a srovnává nesrovnatelné.

8. Navrhuji zahrnout variantu nasazení elektrobusů, které by mohli zlepšit emise, snížit hladinu hluku a ušetřit Evropské fondy na jiné projekty.

9. Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro.

Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřípustné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích. Obecně je neobhájitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Ing. Daniel Türk

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Daniel Votápek, nar [REDACTED]
[REDACTED]

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 5.5.2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6.

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelijí i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřipustné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenský prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro. Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřipustné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.

Studie přichází s alternativním řešením, podle něž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatka“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíňme, že na tom samém studii místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí.

V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda

podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které kde laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčený, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Daniel Votápek

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:

Ing. Jiří Wünsche
Ing. Jana Wünsche



Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 8.5.2014

Věc: Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podáváme tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

NESOUHLASNÉ VYJÁDŘENÍ.

Jsme občané obce Praha 6.

Dokumentace má následující hrubé nedostatky:

1. Nevyřešení úbytku parkovacích míst

Realizace projektu výstavby tramvajové trati (dále jen TT) si vyžádá úbytek parkovacích míst, a to o více než 30 procent, což činí cca 130 parkovacích míst.

Toto snížení počtu parkovacích míst vyústí ve zhoršení životních podmínek občanů, kvůli kterým celý projekt vzniká. Nedostatek parkovacích míst na Dědině znatelně ovlivní situaci v přilehlých ulicích doposud klidných „vilových čtvrtí“.

Studie tuto situaci neřeší a přenechává zodpovědnost na MČ Praha 6.

JW.
W.

Zcela chybí vyřešení důsledků, které tato situace bude mít na okolní oblasti, které naprosto ztratí komorní ráz, jež je ve studii opakovaně zmiňován.

2. Absence řádného zhodnocení vlivu na zhoršení životního prostředí

Hlavním smyslem projektu je dle studie EIA „zachování komorního rázu celé čtvrti“.

Toto tvrzení je zcela nepravdivé. MČ Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a v dokumentaci pro změnu územního plánu se s TT počítá.

Nadále v březnu 2014 MČ Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro.

Zjednodušeně řečeno: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřijatelné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhájitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

3. Vznik nové tranzitní dopravy vytvořením nové křižovatky s ul. Evropskou

Vytvoření nové křižovatky mezi ulicemi Navigátorů a Evropská bez pochyb přinese vznik nové tranzitní dopravy jak směrem z centra města na letiště, tak i směrem opačným, a to na Vypich. Tato doprava zcela zdevastuje oblasti ulic Navigátorů, U Silnice, Radčina, Pod Cihelnou a jejich blízké okolí. Nárůst dopravy v této oblasti bude drastický, a to o tisíce procent.

Studie přichází s alternativním řešením, podle kterého by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směrem do centra (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru z centra) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatky“ nadále zůstává ve hře.

JW

W

Předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými a lživými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíňme, že na tom samém studie místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, což vzbuzuje dojem, že se autor studie neobtěžoval řádně podívat na mapu.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

4. Absence zdůvodnění neprůjezdné ul. Vlastina

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz bod 3). Z jakého důvodu není možné zachovat dopravu v ul. Vlastina, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej.


Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Vzhledem k uvedeným hrubým nedostatkům a nepravdivým tvrzením dokumentace EIA je zřejmé, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.



Ing. Jana Wünsche



Ing. Jiří Wünsche

Vyjádření k dokumentaci záměru v procesu EIA (Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská)

Podatel:
Wünschovi



Magistrát hl. m. Prahy
Odbor životní prostředí
Mariánské náměstí 2
110 01 Praha 1

V Praze dne 9.5.2014

Vyjádření k oznámení dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“

Dne 9.4.2014 bylo zveřejněno oznámení k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“. Na základě ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám tímto v zákonné lhůtě k oznámení záměru k dokumentaci záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (dále jen „záměr“) následující

nesouhlasné vyjádření

Jsem občan obce Praha 6 Liboc

Dokumentace má následující nedostatky:

Úbytek parkovacích míst není řešen

Zděšení na Dědině vyvolal dramatický úbytek parkovacích míst (o třetinu – 130 míst, dle MČ Praha 6) Již dnes není na Dědině kde parkovat, a tento krok tedy drasticky zhorší životní podmínky těch, kvůli nimž (dle záměru) vše vzniká. Ale nejen jich: auta se tak přelíží i do doposud klidných „vilových čtvrtí“. Studie však nad vším mává rukou a uvádí, že to je zcela v kompetenci Prahy 6.

Je nepřipustné, aby tak velký a zásadní projekt ohánějící se „veřejným blahem“ především občanů Dědiny takto nemilosrdně ignoroval důsledky, které nesporně a objektivně drasticky zhorší životní prostředí tolika z nich.

Stejně tak je zcela neuspokojivé dořešení důsledků, které by úbytek měl pro obyvatele přilehlých čtvrtí, kam by se přelila doprava a desítky aut hledající parkování. **Ulice pod Cihelnou a další komunikace by ztratily – navzdory tvrzení studie – svůj tichý a klidný charakter a staly by se odstavnými parkovišti plnými aut zoufale pátrajících po volných místech.**

Chybí komplexní pohled na oblast a zhoršení životního prostředí

Dokumentace k EIA neustále opakuje, že smyslem projektu je „zachovat komorní ráz celé čtvrti“. Je to tvrzení opravdu absurdní, neboť v relativně blízké budoucnosti bude tramvaj

sloužit zcela jiným účelům a jiným lidem, než doposud.

Praha 6 vloni představila projekt transformace skladových a vojenských prostor na nové „superměsto“ pro 10-15 000 lidí a z dokumentace pro změnu územního plánu vyplývá, že s tramvají je dávno počítáno.

V březnu 2014 Praha 6 schválila projekt obrovského nákupního centra těsně za plánovanou točnou tramvaje s parkovištěm pro stovky lidí. Magistrátní Web metropolitního plánu zobrazuje další „transformační území“ – dole u trati za Drnovskou (Ruzyně II). V přípravě je projekt rychlodráhy na Kladno a na Letiště, nadále platí, že do oblasti má vést i metro. Jinými slovy: naše čtvrť bude patřit k ráji stavebníků, developerů a čeká ji prudký nárůst obyvatel.

Je tedy zcela nepřijatelné, aby stávající projekt nezahrnul tento aspekt – že tramvaj brzy dostane zcela jiné využití. Je absurdní až trestuhodné vymlouvat se na to, že investor řeší pouze jedno „zadání“, tedy výstavbu tramvaje. Ač to možná je formálně pravda, je naprosto nezbytné zahrnout do úvah tyto faktory.

Za stávajícího stavu zvažované modely dopravy s ničím takovým nepočítají, nezajímá je, jak změny v infrastruktuře ovlivní nárůst počtu aut.

Studie neřeší, jak se zhorší ovzduší v důsledku toho, jak budou občané hledat parkovací místo ani to, že dojde k značnému nárůstu dopravy v přilehlých územích.

Obecně je neobhajitelné, aby projekt tramvaje ignoroval fakt, že do budoucna bude sloužit i zcela jiným projektům.

Otázka tranzitní dopravy není řešena

Kromě úbytku parkování panují obavy, že vytvoření nové křižovatky s Evropskou přivede tranzitní dopravu směrem na letiště. **Že v okamžiku otevření plnohodnotné křižovatky mezi Navigátorů a Evropská se tato trasa stane oblíbenou zkratkou ze směru z Libocké.** Studie přichází s alternativním řešením, podle nějž by nevznikla kompletní křižovatka, ale pouze sjezd směr město (a Vlastina by nebyla před „britskou školou“ uzavřena úplně, ale byla by nadále průjezdná ve směru od města) – v tomto řešení by hrozba tranzitu odpadla. Jde však pouze o alternativu, varianta „velké křižovatka“ nadále zůstává ve hře.

A předložená studie riziko tranzitu odmítá zcela nevěrohodnými argumenty. Konstatuje, že tento tranzit by nebyl výhodný „kvůli přednosti zprava“ s bočními ulicemi Litovická, Hostounská a Nová Šárka.

Jinými slovy: stovky aut, které si touto trasou dnes zkracují cestu z Libocké do Vlastiny dle dopravního autora studie dělají chybu – výhodnější by pro ně bylo jet výrazně delší trasou, vystát tři semaforey a do Vlastiny vjet z Evropské. Opomíjíme, že na tom samém místě tvrdí, že z Vlastiny není možné projet přímo do Libocké – což samozřejmě možné je, byť poněkud krkolomně přes ulici Špotzovu. Navíc: ulice Nová Šárka do zvažované trasy vůbec neústí, ač to z toho odborného posudku vyplývá.

Jen tento jeden jediný krátký odstavec ukazuje odbornou úroveň materiálu, na jehož základě budou proinvestovány stovky milionů a ovlivněny (a často zhoršeny) životy tisíců lidí.

V tomto případě je v silách nás „obyčejných smrtelníků“ odhalit, vtírá se ovšem otázka, zda podobně nepřesně jsou zpracovány i odbornější části, které laik nepozná, že autor se ani neobtěžoval podívat na mapu.

A je tedy nezbytné, aby proběhla opravdu fundovaná analýza dopravy.

V návaznosti na to je tedy třeba trvat na opravdu fundovaném posouzení dopravní situace (a to i v horizontu budoucnosti a existujícího „superměsta“).

Studie též ignoruje obavy obyvatel ulic Pod Cihelnou, Mladčina a Častavina z nárůstu dopravy - pohled na mapu naznačuje, že se stanou oblíbenou zkratkou, přes kterou si motoristé budou moci zkracovat cestu na křižovatku Evropská/Navigátorů. Tím tyto čistě rezidenční oblasti budou velmi trpět.

Neprůjezdná Vlastina – chybí zdůvodnění

Dokumentace též zcela opomíjí připomínky mnoha občanů, že je podivné přerušit (či zjednosměrnit) hlavní páteřní komunikaci Vlastina v úseku Evropská – U Silnice a dopravu přeměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti (plus zvýšit její atraktivitu pro tranzitní dopravu z širokého okolí, (viz výše). Proč není možné zachovat dopravu ve Vlastině, není vysvětleno, autor pouze odpovídá občanům, že je třeba zachovat oboustrannou stromovou alej. Nezmiňuje však, že ona alej sestává z 95 procent ze zcela nových a před několik lety zasazených stromků o průměru několika cm, které není problém přesadit.

Je tedy třeba žádat, aby tento problém byl opravdu fundovaně rozebrán a zdůvodněn přesvědčivými argumenty.

Závěr:

Vzhledem ke shora uvedeným nedostatkům dokumentace jsem přesvědčená, že není možné k záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ vydat souhlasné stanovisko a záměr realizovat.

Wünschovi

